KOKU-FAN

$5.00

june 1981

航空ファン 6



★写真特集・F-15J 岐阜に到着

★モデリング・マニュアル：F4Uコルセア

F-15J 岐阜に到着





3月27日12時10分過ぎ、増槽3本の形態で嘉手納基地を離陸、岐阜に向かうF-15J 801号機。嘉手納で描かれた「日の丸」に注目



岐阜基地上空でベイパートレールを曳いてブレークする801号機



岐阜基地のRW10に進入、801、802号機の順にタッチダウンした





55年度も末の3月27日，航空自衛隊のF-15J戦闘機2機が岐阜基地に到着した．このF-15は昨年7月にマクダネルダグラス社セントルイス工場で公開したJ型の1，2号機で，エドワーズ空軍基地での飛行試験後，米空軍パイロットの手によって3月1日に嘉手納基地まで空輸され，整備作業を受けた後に岐阜に飛来したもの．3月27日12時10分に嘉手納基地RW05Rを離陸した2機は定刻の13時50分，岐阜上空に姿を現わし，有視界飛行でRW10に着陸，到着後，報道陣に公開された．すでに見慣れたF-15だが，基地上空でブレークする際に，クルリと身を翻した801号機の主翼端からベイパー・トレールが発生，やや重い湿気の幕を裂いてアプローチする姿が印象的だった．なおフェリー飛行を担当したのはラルフT.ブローニング中佐とダレルG.スミス少佐で，ともにルーク空軍基地405TTW，555TFTSの教官パイロットである．





出迎えの隊員と報道陣が見守る中を高AOA減速着陸によりタッチダウンする。不慣れな飛行場への着陸に降下率と速度をうまく調節するためか，2機ともスピードブレーキを使用した



タキシーウェイに入ると出迎えの隊員が一斉に手を振り，パイロットは笑顔で応えた

F-15Jの到着セレモニーには在日米軍司令官兼第5航空軍司令官，ギン中将も列席した。左からギン中将，フェリー・パイロットのブローニング中佐，ススジ少佐の順



エンジンが停止すると，直ちに名古屋税関職員の手で通関手続きが行なわれた



空自最初のイーグル・パイロット。左が柏2佐，右は山本2佐で，ともにAPWに所属する



引込み式のステップを使って機から降りる田中3佐。当面この3名が飛行試験に当たる



到着後，柏2佐によるブリーフィングが行なわれ，続いて2機が展示された





At long last a pair of Hinomaru-clad Eagles arrived at Gifu AB at 1400 hours on 27 March 1981. They are the first two of JASDF's Eagle family received by a JASDF evaluation team in the United States in last July. After flight test the aircraft were flown by Lt.Col. R.T. Brown [illegible] and Maj. J.L. Smith from 58TTW/405 TTW, USAF to Japan. The Eagles will be assigned to Air Proving Wing for further flight test.









米空軍イーグル・パイロットの巣

405th Tactical Training Wing

Photo : K.Tokunaga





2機編隊で離陸する555TFTSのF-15B。教官が同乗しているところから，転換訓練コースの学生パイロットの錬成訓練に向かうのだろう。射撃でススけた2番機の銃口が，訓練の激しさを思わせる。



誘導路からランウェイに出る550TFTS所属機。各飛行隊の保有機数はA/B合わせて約30機で，これはTAC実戦部隊の定数よりも多い。そして，その多い分だけB型に振り向けられている。



［上］AIM-9Jのキャプティブ・ミサイルと600Gal.増槽を搭載して離陸する426TFTS所属機。光線反射を抑えることを狙った濃淡2色のゴーストグレイによる迷彩の効果に注目。

［下］アーミング・エリアにラインナップして兵装関係の安全ピン抜き取り作業を受ける。この作業中，スイッチ類に手を触れないようパイロットが両手を高く掲げることは現代のスーパーファイターとて変わりはない。



アリゾナ州の首都，フェニックスの近郊に位置するルーク空軍基地は，アメリカ空軍で最大のリプレイスメント・トレーニング・ベースで，また唯一のF-15の訓練基地でもある。ルークに駐留する405TTWには426TFTS，461TFTS，550TFTS，555TFTSの4個訓練飛行隊が所属しており，各飛行隊は約30機のF-15A/Bを装備して訓練にあたっている。405TTWには転換訓練コースとアドバンス・コースの2種類の教育コースが設けられており，前者は他機種からF-15へ移行するパイロットの転換訓練，後者は実戦部隊に配属されたF-15パイロットに対し，より高度なタクティクスの訓練を行なうという違いがある。また訓練の範囲はアメリカ空軍だけにとどまらず，これまでにイスラエル空軍，サウジアラビア空軍，航空自衛隊などの



F-15パイロットの転換訓練を行なってい
る。ルークがF-15の訓練基地として使用
されている背景には，ルークの南約60マ
イルにあるヒラベンド・ガナリーレンジ
の存在が大きく，同レンジ内にある2カ
所の空対空レンジには，F-15の空戦機動
を完全にモニターして記録する設備が設
けられている。また，年間350日以上が飛
行訓練可能という気象条件も訓練基地と
しては絶好で，1983年にはF-15の4個飛
行隊に加えて，F-16の訓練飛行隊3個も
配属される予定である。このページの2
枚は，訓練に出発する550TFTSのF-15A
ルークにはほかにF-4C装備の58TTWも所
属しているが，フライト・ラインで見て
いると訓練の回数はF-15が圧倒的に多く
時代の流れを感じずにはいられない。



空撮：カデナのイーグル



Photo : M.Takeda/KF








ZZ
AF
78 517


ZZ
525
ZZ
564
ZZ
515

[illegible]



約60分間の訓練飛行も終わりに近い。機首を北西に向け，高度35,000ftから降下に入る

那覇南東100マイルのW172空域を飛ぶ12TFS所属F-15C/Dのエシロン・フォーメーション









カメラシップ：F-15D-22-MC s/n 78-0566
パイロット：Capt. Lance Davis, 12TFS, 18TFW







F-18ホーネット VFA-125に配備

2月19日，カリフォルニア州レムーア基地のVFA-125にF-18ホーネットが初配備された。当日，F-18A 11号機(Bu. No.161214)はポイントマグー基地を離陸，30分の飛行を終えて11時30分レムーアに着陸し，"ハンガー・ワン"前に置かれた。米海軍・海兵隊はこの日からF-18実戦化への大きな一歩を踏み出したのである。

(左上)自らF-18A 11号機をポイントマグーからレムーアまでフェリーしたVFA-125司令J.W.パティンドン中佐(左)。VFA-125は"Rough Raiders"また別名を"Hornet's Nest"(ホーネットの巣窟)と自称している。

(下)到着後，ハンガー・ワンに牽引されるF-18A(Bu.No.161214)



Photo : R. F. Morrison



(Photo—R. P. Morrison)

〔上〕フェリー後のF-18A 11号機。機体に群がる関係者の中にはVFA-125の下で転換訓練を受ける海兵隊パイロットの姿も見える。なお到着した11号機はVX-4のマーキングのままフェリーされた。VX-4はパタクセント・リバーを舞台に初期実用／評価作業(IOT&E)を行ない，同機も5ヵ月間VX-4に籍を置いていた。

〔下〕リムーアに到着したXF-11(エックスレイ・フォックストロット11)はコードを"NJ"(ノベンバー・ジュリエット)に塗りかえられた後，海軍／海兵隊合同の整備員訓練用機となる。やがて後ろに見えるハンガー前には完成直後のF-18/TF-18が翼を接して並びVFA-125は「ホーネットの巣窟」になるのである。



(Photo—D. Begy)





ホーネットのディテール

去る2月，F-18はVFA-125に整備クルー用として初配備されたが，実戦化と併行してパタクセント・リバーでは引続き評価テストが行なわれている。これらのNATCに所属するF-18にも主翼の改修が行なわれ，5号機がその先陣を切った。写真はNATCで撮影したF-18である。

[上]F-18A 7号機(160782)の主翼パイロンに装着されたMk83 1,000lb LDGPダミー・ボム。胴体側面下には，NATCでは常装備とも言えるスパローAAMのダミーが見える。
[上右]NATCの屋内施設でテスト中のF-18A 2号機のノーズギア。
[右]2号機は量産原型のため，実用機とは計器配置が異なる。写真ではオレンジ色の囲みがされた計器が異なり，実用機との混同を避けている。HUDもガラスこそあるが，投影機構は付いていない。
[下]7号機(160782)の後部胴体と，45°ダウンの後縁フラップ。最近の改修により後縁フラップの外側に続くエルロンは翼端まで延長され，機構面でもフラップを上方にも作動させるなど，一時問題化したロール率の改良が行なわれている。





[下]パックスリバーに並ぶ3機のF-18A。手前から6号機(160780)，7号機(160782)，8号機(160783)の順。160781は複座型TF-18Aの1号機(T1)に当てられている。

Photo-D.Bell





RED FLAG 81

ネバダ州ネリス空軍基地のレンジには東欧軍をそっくりまねた対空砲陣地やSAMサイトがしつらえてある。これらの関門を無事に通過した攻撃隊は、次に東欧軍戦車、対空自走砲に遭遇する。東欧車両群はみな、レンジ用のグラスファイバー製ダミーであり、戦術戦闘機パイロットにとっては臨場感あふれる小道具としてそろえられている。レッドフラッグ参加の対地攻撃ミッションの各機は、次々と関門を抜けねばならないのだ。レッドフラッグは、これで終わるわけではない。57FWWのF-5EがMiG-21に扮して、彼らを待ち受ける。シルバー、リザード、パッチーズ、スネークと、東欧空軍のカムフラージュ・パターンそのままのF-5Eアグレッサーズが米軍機を認めるやいなや、東欧機の戦術で襲いかかってくる。激しいドッグファイトの結果は地上のレーダ、両者のガンカメラで判定され、被撃墜と判定されれば、直ちにその原因がレクチャーされた上、彼らはもうひとつの大きな反省を与えられる。ネリスで"撃墜"されたパイロットは地上にもどるや、ヘリで砂漠の中に置き去りにされ、サバイバル訓練を強要される。ベトナムの緒戦で北爆行のパイロットが、あまりにも実戦に対する効果がないことを痛感した米空軍が考案した、地上最大のコンバット・シミュレーターがネリスのレッドフラッグなのである。

RED FLAG 81-1

Photo—F. B. Mormillo

1981会計年度最初のレッドフラッグ"81-1"は去る1980年12月初めに火ぶたが切られた。参加部隊は、TACの各飛行隊に加えて米海軍CVW-3からA-6EとA-7E、海兵隊のVMFA-212、AFRESからはAC-130Aガンシップが加わっていた。





[下] 過去のレッドフラッグでも現実に事故は起きている。SARの任務以外に特殊戦演習にも加わる1SOWのUH-1N。





[上]主翼下パイロンに1,000lbのMk.83ダミーボムを4発搭載し，ミッションを待つキャノン空軍基地27TFW/522TFSのF-111D。
[下]AFRESから参加の919SOG所属のAC-130A(56-0469)。919SOGは3機のAC-130Aを派遣した。翼下パイロンにはAN/ALQ-87ジャミング・ポッドが見える。





［左］DACTを終えネリス空軍基地に帰投するVMFA-212のF-4S。右翼下にはACMR-1を装備している。レッドフラッグでは、空対地攻撃のほか、空対空戦闘訓練も活発に行なわれ、57FWW所属のF-5Eが大挙して全米軍戦術機に空戦を挑むのである。
［右］空母サラトガ搭載のCVW-3傘下の攻撃飛行隊3個は、米海軍代表としてレッドフラッグ81-1に参加した。写真はA-6Eクルーとミッション前の打合せを交わすVA-75のメインテナンス・チーフ。
［中左］ルーク空軍基地に特別に設けられた海軍／海兵隊のフライトラインに駐機するCVW-3/VA-105所属A-7Eコルセアのテイル。
［下］フライトライン上のCVW-3傘下のA-7E。手前の3機はVA-37"Bulls"、その後方には3機のVA-105所属A-7Eが並ぶ。ともに主翼下パイロンにはMk.106訓練弾を搭載し、機首側面には、AIM-9Eサイドワインダー訓練弾を装備している。最近、米軍では攻撃機パイロットに対するACM訓練を重視し、いかに敵を回避するか、またあわよくば敵を撃墜しようという戦術研究が強力に推進されている。









[Photo: D. J. Calvert/IAP]

RED FLAG 81-2

1981年度2回目にあたる「レッドフラッグ81-2」が，再びネリス・レンジを舞台に実施された。1981年1月17日，レッドフォースの中核となる4410TFTGが生まれると同時に開戦，レンジ一帯には多種多様の戦術機が乱舞を始めた。この演習は2月28日の閉幕まで続いたのである。

[上]ネバダの山脈を背景に駐機する57FWW/66FWSのA-10A(78-171)。66FWSのA-10Aは，アグレッサーズのF-5Eとともに敵軍(レッドフォース)に扮してレッドフラッグに参加した。

[下]英空軍はジャギュアGR.1 8機でネリスに乗りこんだ。参加部隊はNo.6/17/31Sqn 3個飛行隊からの選抜チームであった。写真は米国内では日頃見ることの少ないCBLS訓練爆弾キャリアを翼下に，ネリスの特設RAFラインに駐機したNo.31SqnのジャギュアGR.1。





[Photo: D. J. Calvert / IAP]



[左]F-4Dから機種転換後，間もない地元ネリス空軍基地474TFW/428TFSのF-16A(79-349)。レッドフラッグ参加のため，翼下には2本の370Gal.増槽とともにSUU-20訓練用ディスペンサー2基を装備しており，ディスペンサーには2.75inロケット弾4発の装填が終わり，合計6ヵ所にセフティピンが差し込まれている。左翼に登っているのは耐熱服に身を包んだ消火隊員で，ホット状態の機体が並ぶフライトラインの緊張を伝えている。

[Photo: R. C. Bush]



[左]今回のレッドフラッグ81-2では，プライマリーA to Gユニットが「シーモア・ジョンソン空軍基地の4TFWに指名された。期間中，4TFWは傘下の334/335/336TFS 3個飛行隊から18機のF-4Eをローテーションで派遣している。写真のF-4E(72-0142)は4TFW/334TFSの飛行隊長機で，ラダーを特別にユニット・カラーに塗っている。なお4TFWのF-4Eは，写真のように垂直尾翼直前にブレードアンテナとフェアリングが追加されている。



[Photo / D. J. Calvert/IAP]

[左]57FWWのF-5Eアグレッサーズの群れ。大規模なレッドフラッグ演習に入り，57FWW傘下の64/65FWSは"正規"の米軍機要撃に多忙をきわめ，またネリス基地自体も遠来の米空・海軍・海兵隊機に外国空軍機が混じり，世帯は急膨張する。後方ではVMFA-531のF-4Nがミッションに向け離陸中である。
[下]レッドフラッグ参加の4TFW/335TFSのF-4E(73-1180)。機体は335TFS飛行隊長機で，ラダーは黒+白のチェッカーに塗られている。



[Photo — K. W. Minert]



[Photo — D. J. Calvert/IAP]

[上]ミッションを終えネリスに帰投するジョージア州兵航空軍128TFGのF-105G(63-5304)。機首シャークティース直後のM61バルカンの銃口は硝煙で黒く汚れ，演習の激しさを物語っている。翼下にはATM-45シュライク訓練弾を下げ，ネリスレンジ内の共産軍レーダー・対空陣地に攻撃をかけたことがわかる。
[右]57FWWのフライトラインに駐機するF-5E(74-01572)。最近採用された明るいサンドとタン，ダークグリーン3色のカムフラージュに塗られている。



[Photo — R. C. Bush]



[Photo : D. J. Calvert/IAP]



[Photo— R. C. Bush]

〔上〕レッドフラッグ81-2には，米空軍とともにカナダ国防軍も参加した。写真はカナダ国防軍のCF-5A 8機が並ぶフライトライン。8機のうち尾翼に帯を巻いた4機がコールドレークの434Sqn の所属機で，残る4機はバゴットビルの433Sqn の機体である。全機が対地攻撃任務に備えロケット弾と20mm機関砲弾を搭載し，ライン前方には弾薬搭載機を示す警告サインが置かれている。
〔中〕CF-5Aとともに，米空軍以外で唯一のアグレッサーとして参加したカナダ国防軍419Sqn（コールドレーク基地）のCF-5D（116839）。この機体は米空軍に準じたスネーク・カムフラージュを施している。後方に並ぶCF-5D（116844）も419Sqn の所属だが，こちらは銀色で演習参加のためマーキング類をグレイの水性塗料で塗りつぶしている。



[Photo— D. J. Calvert/IAP]

〔右〕ゴースト・カムフラージュを中心に翌日のミッションを待つF-5Eアグレッサーズ。レッドフラッグ81はその名が示すように，1981年度を通じて行なう演習で，"81-1"が昨年12月，"81-2"が今年1月から2月にかけて行なわれ，以後1ヵ月間ごとに演習と休息を繰返し，1年を通じて実戦さながらの演習を行なう。このように米空軍を中心に全米軍から同盟国空軍までも包括し，実戦に即応できる実力をつけるのである。

KF Special File



Photo — M. Tokunaga

[illegible]



Photo — M. Maggiore



[illegible]





[Photo R. C. Bush]

KF Special File

上　アリゾナ州ルーク空軍基地のオープンハウスで展示された405TTW所属F-15A(73-107)。2段のティルコードと黒線外書体のシリアルナンバーに加えて、ラダーにはTTL(Tactical Training Luke)に所属する5飛行隊からTTW司令官機のユニット・カラーが描かれている。

右　NASAが所有するF-106B(NASA607/N607NA)。本機は、航空機およびロケットの推進エネルギーシステムの開発研究をになうオハイオ州のルイス・リサーチセンターで使用されている。

下　F-4D(66-7463)。われ、どこかで聞いたシリアル… と思われた方も多いはず。ベトナム戦争でのエースの乗機として、しばしば航空誌上に登場したMiGキラー機である。1980年春、嘉手納基地18TFWからフロリダ州ホームステッド空軍基地の31TFWに移動し、現在は31TFWの練習機として使用中。



Photo: P. H. M



[Photo: K. Toku



Photo: C. McMasters



〔上〕テキサス州エルパソに飛来した太平洋艦隊予備役戦闘飛行隊VF-301のF-4S(155900)。機体はかつてVF-151が使用していたスラット付きF-4Sで、塗装も新しいものになっている。なお同じCVWR-30所属のVF-302も同様にF-4Sへの改変を終えた模様。

〔左〕テキサス州ダラス海軍基地に翼を休める大西洋艦隊予備役戦闘飛行隊VF-202のF-4S(158201)。機体はCVWR-20のCAG機で、垂直尾翼両側に9個の星が描かれている。星の色は前方から赤、黄、青、オレンジ、緑、黒の順。

〔下〕グレイとホワイトのロービジビリティ塗装になったVMFP-3のRF-4B(153103)。「MARINES」の文字、サイドナンバー、シリアル、部隊名は黒である

Photo: C. McMasters



イラストレイテッド・第二次大戦機



彗星の前作である99艦爆は，緒戦の絶対的制空権のもとにベテラン・パイロットの操縦で非常な威力を発揮した。しかし，その低速はひとたび劣勢になるとまさに「99棺桶」と化した。そこで小型・軽量，高性能の機体を優秀なスタッフの手で生み出すことになった。その機体が彗星である。構造は精密，各部の作動はすべて繊細な電動式であった。

しかし，この優等生的な機体は現地部隊の悩みのタネとなり，液冷エンジンの故障続出は稼働率の低下に輪をかけた。故山名技師によれば，元来，少数機を準実験的にていねいに作るはずであったが，本機が配備される頃，戦況は消耗戦の様相を濃くし，この製作のむずかしい機体を大量生産しなければならなくなり，これでは当初の約束と違うとコボした由である。いずれにしても，この高性能ぶりは用途が広く，各方面で使用された。

エンジンを強化した12型に始まり，空冷の金星を載んだ33型も出現，250kg爆弾を３発搭載，旋回機銃を13mmにするという強力な武装となった。最終の43型はもはや特攻専用型で，

空技廠　艦上爆撃機　彗星12型



Kugisho Suisei Model 12 Carrier Dive Bomber (D4Y2)

ロケットを装備、照準器も簡単な照門式となり800kg爆弾1発を搭載した。米軍の実写フィルムには突入する本機の姿が出てくる。また12戊型という斜銃装備機が厚木から出撃したが、当時私が目撃したB-29夜間要撃戦闘にも本機の姿があったかもしれない。

Under absolute air superiority in the friendly hands held in early phase of the war the Type 99 carrier dive-bombers (D3A), the precedent to SUISEI, wielded their might. However, when air superiority was lost the Bombers acquired its notorious nickname of "Type 99 Coffin". Eventually the demand grew for lightweight high performance divers, which provided prelude to the emergence of a Comet, the Suisei. She had a special construction carrying the electrically operated systems throughout. With her unique design and performance the Suisei was welcomed by the front units. After deployment, however, their 1,200hp AE1A Atsuta 12 engines were found unreliable affecting serious reduction in the rate of operation. The late Designer Yamana once mentioned that the aircraft had been a mess at developmental stage when premature production order was forced upon him by then the situation had been turned into a war of attrition. At any rate, the aircraft did show its outstanding performance and capability of carrying the various roles. Among the variants there was a D4Y4 equipped with a radial 1,300hp Kinsei 62 engine with strengthened armament of three 250kg bombs and one flexible 13mm machine-gun. Also its final variant Model 43 turned out to be the Special Attack Bomber equipped with RATO and simplified sights carrying one 800kg bomb. Some of their suicide sorties have been filmed by the U.S. media concerned. At Atsugi airfield there were Suisei playing home-defense role. I might have seen them fighting desperately against the fleet of B-29 bombers in the darkness over Tokyo. (by Ichiro Hasegawa)



F-15Jイーグル

去る3月27日，F-15Jイーグルの1号機と2号機が航空自衛隊岐阜基地に到着した。昨年7月，マクダネルダグラス社セントルイス工場で航空自衛隊の技術審査団(団長尾坪1佐)に引渡された2機のF-15Jは，10月からエドワーズ空軍基地で飛行審査に入り，今年1月14日までに29フライトを実施して審査を終了した。この2機はFMS調達によりMD社が生産，社内飛行試験および米空軍の領収飛行試験を受けた後の7月15日(1号機)と7月29日(2号機)に現地で技術審査団に引渡され，ルーク空軍基地で操縦教育を受けていたパイロットの合流とともに，10月から本格的な飛行審査に入った。審査項目はデータリンク・システムと飛行特性，ならびに兵装発射などで，1号機は飛行特性，2号機は兵装関係を主体とした試験を実施，セントルイスとエドワーズでの合計29フライトによりテストを終了した。テスト終了後，空輸委託のため機体は一度米空軍に渡され，2月24日にMD社セントルイス工場を出発，ルーク，ヒッカム，アンダーセン基地を経由して3月1日18時頃，沖縄の嘉手納基地に到着した。そして嘉手納に約4週間滞在後，3月27日に岐阜基地へ空輸されたもので，フェリー飛行は405TTW/555TFTSに所属する2名のパイロットが担当した。岐阜基地到着後，航空自衛隊に引渡されたF-15J 2機は航空実験団に所属，約6ヵ月間に渡る実用試験が行なわれることになっており，この試験項目にはJ/APR-4レーダ警報装置およびデータリンク受信機のチェックが含まれている。現在のところ12月までには防衛庁長官の部隊使用承認が下りる見通しになっており，三菱重工でのノックダウン生産機も合わせて年内には新田原基地に臨時F-15飛行隊が編成される模様である。なおF-15は100機の調達が決定しており，うち14機はMD社生産分，残る86機は三菱重工でライセンス生産が行なわれる。





▲ 1980年6月4日，MD社セントルイス工場で初飛行したF-15Jの1号機。この時点では，胴体側面の「J001」の文字が日本向けを示す唯一の手がかりだった。79-280のシリアルが，米空軍向けF-15Cの生産ラインから抽出された機体であることを示している。

▶ 初飛行を終えた1号機をバックに，記念写真に収まる日米の関係者。アメリカの国籍マークを描いているのは，事故の際に米空軍の損害保険の適用を受けるため。この姿のまま嘉手納基地までフェリーされた。

▼ 3月27日13時50分過ぎ，岐阜基地のR/W10にアプローチする2号機。「日の丸」と空自のシリアル・ナンバーは，嘉手納滞在中に記入された。ラジオコール・ナンバー(シリアルの末尾3桁を使用)はまだ記入されていないが，遠からず機首レドーム後方に黒で書くことになるようだ。





3月27日13時50分過ぎ，岐阜基地上空に姿を見せた２機のF-15Jは編隊を解くと，きつい旋回でダウン・ウインドからR/W10にアプローチ，独特の高迎え角減速着陸により軽快にタッチダウンした。上はタッチダウン後，スピードブレーキ全開，フラップとスタビレーターをフルダウンにして減速する802号機。これによって生じる前面抵抗が滑走距離を短縮，ドラッグシュートを不要にしたわけだ。F-15JはJ／ASW-10データリンク・システムを追加した以外は米空軍のC型と基本的に同一だが，AN／ALR-56戦術電子戦システムを装備しておらず，左垂直尾翼先端のアンテナ・ポッドはない。下はタキシーウェイを抜けてエプロン地区に入る802号機。まだ汚れきっていない排気ノズルが，機体の新しさを強調するかのようだ。









◀　左主翼端。前縁には戦術電子戦システムの一部を成すレーダ警報装置のアンテナがあり，米空軍機はAN/ALR-56を装備しているが，F-15Jでは国内開発のJ/APR-4を装備する予定。テープ状の夜間編隊灯は主翼と胴体の6ヵ所に取付けられ，いずれもグリーンに光る。



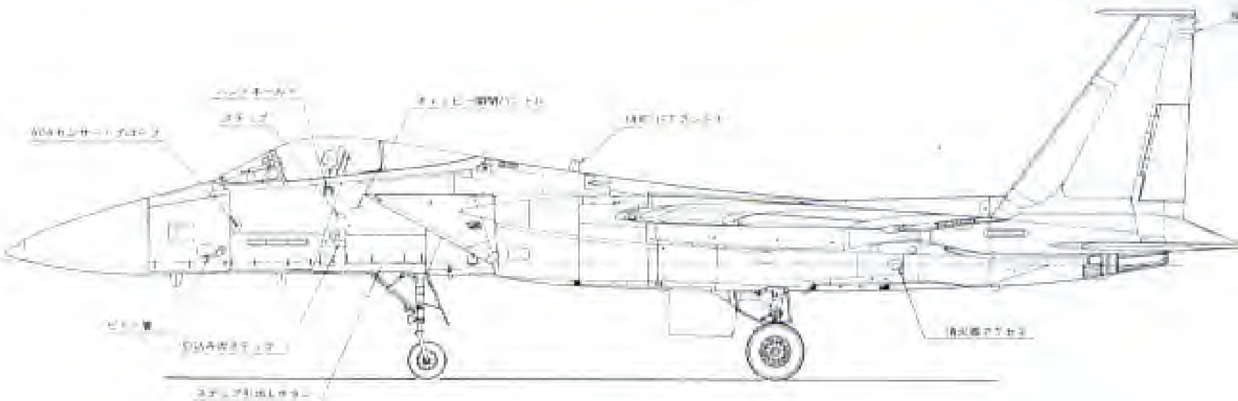


◀　アルミ・ハニカム構造のエルロンは±20度の範囲で可動し，スタビレーターとの差動により横操縦を行なう。



▲ パイロットに良好な視界を提供する大型のキャノピー。内部には計測用のカメラが取付けられており，これは802号機のみにある。パイロットが手をかけているのはハンド・ホールドで，この内側にステップの操作ボタンがある。
▶ 先端にマスバランスを組込んだ垂直尾翼。左垂直尾翼頂部のTEWSアンテナ・ポッドの有無が，F-15JとF-15A/Cとの唯一の外観上の相違である。後縁にはレーダ警報装置のアンテナとポジション・ライト(赤灯)が並んでいる。なお，レーダ警報装置は，東京計器で開発中のJ/APR-4を装備する予定である。







◀ 引込み式の乗降用ラダー。フラッシュ型のハンド・ホールドが引出されており，その内側にはラダーの操作ボタンがある。黄色い「E」マークの前方は交流電源(115/200V)の接続口で，外部電源カートには米空軍仕様のA/M32A-60Aを使用する。もっとも自蔵のAPUを持つF-15は必ずしもこれを必要とせず，一切の地上支援設備なしに行動可能である。
▼ キックイン・ステップやキャノピー操作ハンドルなどが集中した左側コクピット部。乗降用ラダーは収納位置にある。





▲　F-15の風防には，視界を妨げるフレームはない。本機のバブル状キャノピーは空戦時の全周視界の重要性が再認識されるようになった結果を反映するもので，材質は当初ポリカーボネートを予定したが，一般的なアクリル樹脂の使用に落ち着いた。





◀　全体が可動する外部圧縮型の空気取入口。側面には使用燃料のスペックが指示されているが，米軍機に見られる型式名称とシリアルの表示はない。F-15の空気取入口は可変ランプを持つだけでなく，インテーク全体がコンピュータ制御により上下に可動し，常に飛行状況に応じた空気流量をエンジンに供給する。可動範囲は基準位置から上方4°，下方11°で，エンジン停止状態では写真のようにほぼ水平位置となるが，出力の増大とともにやや上を向き，アイドルでは11°下方に下がる。従って空気取入口の位置により，エンジンの運転状態が分かるわけだ。

▼　ブレード・アンテナが2枚並んだ機首下面。前方はAN/ARC-164(V)UHFラジオのもので，F-15Cに見られるECM用？の小さなアンテナはない。ドラム弾倉内には打殻薬莢が残っているらしく，「Carts Inst」の文字が読み取れる。







▲　AIM-7スパロー搭載用のSTA 4。F-15が搭載するレーダ誘導ミサイルはスパロー・シリーズで，AU-106/AランチャーにAIM-7E-2/3およびAIM-7Fを4発まで携行可能。前方に見える整流板は後部のSTA 4/6にのみ取付けてある。

▶　ドッグ・ツース付きのスタビレーター。前縁のドッグ・ツースはフラッター防止策として飛行試験の初期段階に導入された。尾翼の構造はアルミ・ハニカム構造になっており，外皮にはボロン複合材料を使用している。

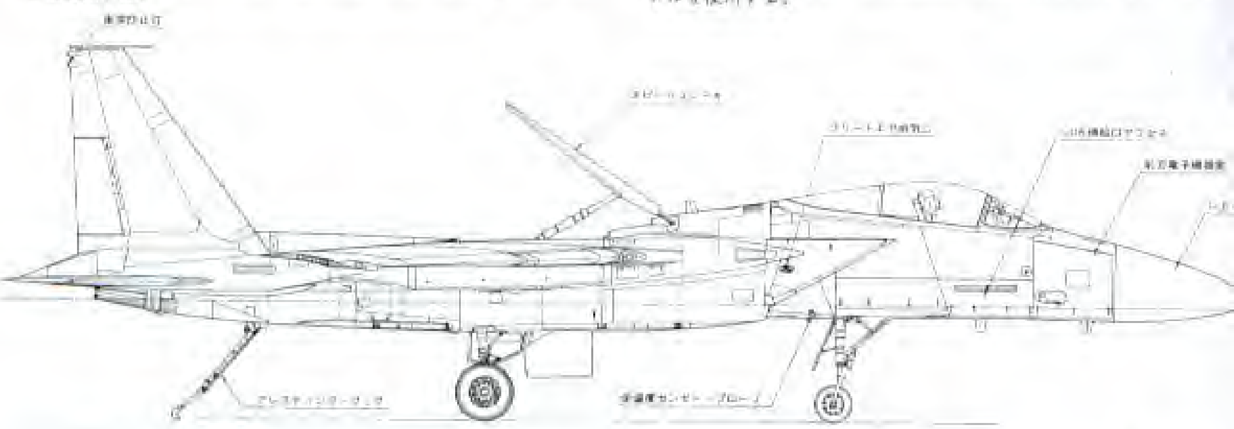




▲　右側空気取入口。内部の上面には3段の可変ランプがあり，その表面には境界層を逃がす穴が一面に並んでいる様子がわかる。可変ランプはエアデータ・コンピュータの指令信号に基づいて作動し，開口部面積を変えることにより飛行状態に応じた空気流量をエンジンに供給する。



▲　胴体右側後部には機体外部の塗装仕様が表示されており，塗装の日付けは80年5月13日と読み取れる。カラー・コードはダークグレイFS.36320とライトグレイFS.36375で，米空軍の迷彩をそのまま導入したわけだ。なお，塗料はMMS-420規格のポリウレタン・エナメルを使用する。





▲　600Gal.増槽。STA.2/5/8の各パイロンには容量600Gal.の増槽を各1本搭載できる。最大3本まで搭載できるわけだが，この状態では最大速度がM.1.0もしくは600ktCASに制限される。なお増槽の自重は320lb，燃料満載では4,285lbとなる。



▲　802号機のキャノピー内には計測カメラが取付けられている。射出座席はマクダネルダグラス製のIC-7で，DARTと称する姿勢安定装置が組込まれており，あらゆる緊急事態下において安全な脱出が保障されている。





▲ コンバージェント・ダイバージェント型の排気ノズル。

◀ 801/802号機とも通常の機体にはない計測機材を搭載して，アメリカでの技術試験に臨んだ。これらの計測機材の多くはフェリー前に取外されたが，801号機は今後の試験に備えてテレメータ装置を残しており，左の写真でそのアンテナがわかる。右に802号機の同じ部分を示すので，比較して欲しい。



▼ 600Gal.増槽の尾部。増槽の後端には投下時に機体との接触を防ぎ，切離しを確実に行なうための保持機構が設けられている。

▼ 20㎜ M61A1バルカン砲の発射口。発射口内側と機関砲室はインシグニアホワイトFS.17875に塗装してある。







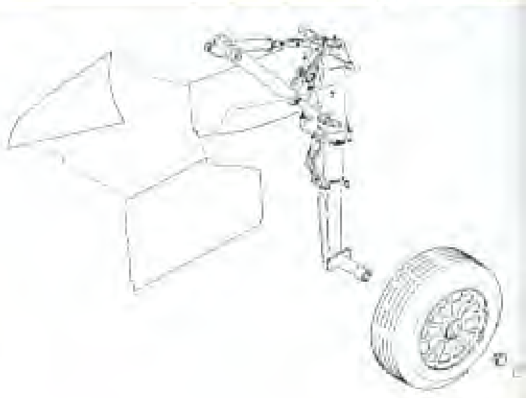


▼　左主脚。F-15C/Jのホイールは白塗りで，黒く塗られたA型と対象的だが，その理由は定かでない。前脚，主脚とも電気制御の油圧作動方式で，前後2枚に分かれた脚ドアのうち前方の1枚は脚下げ完了後は閉位置となる。

▲　前方引込み式の前脚。正面には着陸灯と滑走灯が上下に並び，これらは脚下げロック状態でのみフラッシングする。前脚はステアリング機構により左右各45°操向できるほか，ステアリングを解除すれば360度全周のスウィベルが可能となる。









MD戦術機の切り札
F-15ストライクイーグル






MCDONNEL





米国内の航空機製造会社の市場獲得への執念は凄まじいものがあり，最大の戦闘機メーカーを自認するマクダネルダグラスもF-15，F-18の余勢をかって全天候攻撃機開発への道を進み始めた。MD社が自己資金で改修を行なったF-15B(71-0219) はストライクイーグルのプロトタイプへと生まれ変わり，主目標を「超高性能戦闘機」から「敵地上軍」(当面はワルシャワ軍)に代えた。このイーグルの複座全天候攻撃機に至る課程はA-7DからA-7K，A-10AからA-10(AW)への複座化転身と同じ思想から発している。ストライクイーグルの後席が全天候下の航法／目標捕捉のオペレータ席となったのも前記2機種と同じである。ストライクイーグルの大きな特徴は胴体両脇に取付けるCFT(ファストパック)である。過去に無数の軍用機が生まれては消えて行ったが，兵装ステーションを減らすことなく増槽を装備できる機体はなかった。ストライクイーグルはファストパックを付けると同時に，これで使用できなくなったハードポイントをパック自らが代行することで解決した。2番目の特徴は全天候(AW)任務に耐えうるアビオニクスであろう。マッピング能力を持ち，30nm以上のレンジで地上の戦術目標を捕捉する改良型AN/APG-63合成開孔法レーダと後席に並ぶTSDディスプレイで地形追従が可能になる。機外にはAN/AVQ-26ペイブタック電子／光学センサーポッドを装備する。これも全天候下の攻撃ミッションに不可欠の装備である。昨年末，最大限の各種兵装を装備したテストがMD主導の形で行なわれ，この実績をもとに米空軍は1984年からの予算化を考えている。写真は長距離爆撃行の態勢でデモンストレーション中のF-15ストライクイーグルで，合計22発の500ℓb Mk.82 LDGP爆弾を装備している。



3番目のシーハリアー飛行隊
No.801Sqn.誕生
Photo : D.J.Calvert/IAP





去る2月28日，ヨービルトン海軍基地においてイギリス海軍3番目のシーハリアー飛行隊No.801Sqn.が編成され，そのコミッショニング・セレモニーが行なわれた。801Sqn.はNo.899および800Sqn.に続くFAA3番目のシーハリアー飛行隊で，この日XZ493/001とXZ496/002の2機が引渡され，定数の5機が揃う今年半ばには新鋭対潜巡洋艦HMSインビンシブルに展開を予定している。また，この日からスキー・ジャンプ甲板を模した訓練用のダミー・デッキ施設の運用が開始された。このダミー・デッキは全長96m，幅18mのコンクリート滑走路とスキー・ジャンプ台を組合わせ，アプローチ・ライトやホールド・バックなど艦上と同じ設備をそっくり再現した本格的なもので，7°〜15°までの傾斜角をシミュレートできる。このページはダミー・デッキのスキー・ジャンプ台から発進するNo.801Sqn.のシーハリアーFRS.1(XZ493/001)。



▲ CBLS200訓練弾キャリアを装備したNo.801Sqn.のXZ493/001。飛行隊司令の乗機で，テイルコードの"N"はインビンシブルの搭載機を示す。001から始まる機体コードは，アークロイアル搭載No.892Sqn.のファントムから受け継がれたもの。
▼ 濃い靄に包まれたヨービルトンのフライトラインで展示飛行の準備を進める No.801 Sqn.の整備員。





▲　ラインナップしたシーハリアーFRS.1。手前の"001"はNo.801，後方の3機はNo.800Sqnの所属である。全機インビンシブル搭載機を示す"N"のコードを記入しているが，No.800Sqnはすでに対潜空母HMSハーミスへの搭載が決定しており，近くコードは変更される。
▼　空軍型ハリアーと大きな隔たりを見せるFRS.1の機首部分。シーハリアーのコクピットは空軍型よりも11in高い位置にあり，太くなった機首にはブルーフォックス・マルチモード・レーダが収容されている。



Sharp Shots of F-4 Fighters

内外の航空雑誌を，古今の米海軍オフィシャル・フォトグラフが飾っている。海軍のフォトグラファーは，ひとつの職種として風雨の中を航行する空母の飛行甲板，灼熱の演習場，極寒の南極大陸から数々の名ショットを送り続けている。彼らの撮影条件は確かに恵まれているが，要求されるシャッターチャンスには多くの危険がつきまとう。彼ら，米海軍フォトグラファーにとってF-4ファントムは格好の被写体であった。彼らが捉えたオフィシャル・フォトグラフの中からシャープ・ショットをピックアップしてみた。



Photo-USN

1974年11月28日，CENTO演習参加のコンステレーションを発艦するVF-96のF-4J。このショットは本誌でもおなじみのR.L.ローソン氏が軍籍にあった時代の作品である。



1972年4月25日，ラインバッカー作戦でコンステレーション上からの北爆行を待つVF-96のF-4J。R.F.レイヒウイン氏の撮影である。

Photo-US





Photo-USN

1974年11月，ペルシャ湾上を航行するコンステレーションから離艦するVF-96のF-4J。ロバート・ローソンのカメラが捉えたショットだ。

Photo-R.L.Lawson

1980年5月，ファロンを離陸するVF-102のF-4J。米海軍カメラマンR.L.ローソンは退官後も，海軍機を被写体としてシャープなショットを撮り続けている。





Photo USN

1968年3月，トンキン湾上のキティホークを離艦するVF-213のF-4B。空母所属のフォトグラファーによるショットである。



51ページから53ページへと続くロバート L.ローソンの連続ショット。長年，米海軍に籍を置いただけあって，このようなフォーメーション・テイクオフでも，カメラプレーンと被写体となるパイロットの息が合い，見事なショットを提供するのだ。

Photo-R. L. Lawson



Photo R.L.Lawson

1972年９月６日，地中海を行く空母ジョンF.ケネディにアプローチするF-4BがアレスティングワイヤをLえる。それと同時に甲板上のG.D.ロイドはこの光景を捉えた。



Photo USN

Photo-USN



"RIMPAC 75"演習中のキティホーク艦橋から撮影したVF-11

Photo-USN



Photo-USN

1966年11月，空母アメリカのフライトデッキ上でタッチ＆ゴーを行なう当時の最新鋭機F-4Gを海軍フォトグラファー，ワイズ氏のワイドレンズが捉えた。





のF-4J。フォトグラファーはW.J.ガリガン。

1968年11月，B.M.アンダーセンが捉えた地中海を行くJ.F.ケネディ上の逆光に輝くF-4Bの群れ。







[上]ATM-84A-1ハープーン訓練弾2基を搭載して飛行するPMTCのA-6E：ハープーンは米海軍をはじめ，イギリス，日本など12ヵ国が3,700基以上発注している長射程対艦ミサイルで，艦載型RGM-84と機載型AGM-84がある。米海軍のAGM-84AはP-3やS-3のほか，A-6，A-7といった単座機でも運用でき，PMTCのA-6はAGM-84A 6基の発射テストにも成功している。なお，最新ロット72基の自由飛行テストの成功率は93%を超えており，81年末には最初のAGM-84Aが米海軍攻撃飛行隊(VA)に引渡される予定。 (MDC)

[左]AV-8Aの発展型として米海兵隊が336機発注しているAV-8Bアドバンスト・ハリアーは，YAV-8Bによる開発試験をほぼ終了し，10月にはFSD(全規模開発型，8機生産)の1号機が進空することになっている。これに先だちロールス・ロイス社は，AV-8B用F402-RR-404ペガサス15エンジンを公開した。この-404が，AV-8A/YAV-8B搭載の-402ペガサス11と大きく異なる点は"ゼロ・スカーフ"と呼ばれるフロント・ノズルで，性能的には1,500ℓb(6.75kN)以上の推力向上が見込まれている。 (R.R)

[左下]P.14でもお伝えしたように，F-18 FSDによる実用試験は最終段階に入っている。写真は80年11月に行なわれたVFA-125開隊式典のためリムーア海軍基地へ飛来，A-7Eと編隊を組むF-18A。 (USN)

[右下]3月26日，ボーイング社はストレッチ型B.737，B.737-300の開発スタートを発表した。300型は現行の200型に比べ胴体を2.6m延長しており，水平尾翼も1.6m長い。またエンジンはCFM-56-3で，1983年中に初飛行を行なう予定。現在の受注先はUSエアほか。 (Boeing)

[Top] A-6E from PMTC armed with a couple of ATM-84A-1 Harpoons. So far six of these training rounds have been test fired successfully by USN. The long range anti-ship missiles have two different versions, namely ship-borne RGM-84 and airborned AGM-84. By the end of this year VF should receive the 1st AGM-84A. (MDC) [Middle] Development tests on YAV-8B have been almost completed and in October the first of eight FSD models is expected to make its first flight. The AV-8B will be powered by F402-RR-404 Pegasus 15 engine introduced in this picture. (Rolls-Royce) [Bottom Left] F-18 flying a formation with A-7Es over NAS Lemoore where VFA-125 was activated in November 1980. (USN) (Bottom Right) The Boeing announced to have launched its B737-300 development recently. Comparing with the existing Model 200 the fuselage of new Model will be stretched. (Boeing)







(Above) London Metropolitan Police received their second Bell 222. Note the Marconi TV camera mounted on its leftwing. The helicopter also carrys Decca F12 Computerized navigation system. (Bell) [Middle] Air Canada received the first long-range L-1011-385 Tristar 500 accomodating 246 passengers. The aircraft also carrys the new ACS. (Lockheed) [Bottom] With the schedule to make the first flight in the Summer 1981 the Boeing 767 undergoes its final phase of assembly at Everett plant (left).The wings receiving slats(right)will move to the assembly line in April. (Boeing)

[上]日本でも警察用ヘリとして4機使用中のベル222が、2月25日、ロンドン・メトロポリタン・ポリス(LMP)に引渡された。この機体(G-METR)はLMPが受領した2機目の222で、左ウイング上にマルコニー製TVカメラを装備している。この222には、そのほかデッカF12コンピュータ航法システムをはじめ、ホイスト、ラウド・スピーカー、カーゴフック、サーチライトなどが追加されており、キャビン窓もバブル・タイプに変更されている。 (Bell)

[左]エア・カナダは80年に6機発注した長距離型トライスター、L-1011-385トライスター500の1号機を受領、このほどバンクーバー――ロンドン線に投入した。この機体は246人乗りで、新型のACS(自動荷重制御装置)を搭載している。 (Lockheed)

[下]1981年夏の初飛行を目ざし、生産ピッチあがるボーイングB.767 1号機。左はエバレット工場の最終組立てラインの模様で、手前が前胴セクション、後方が後胴セクション。右はスラット装着作業を受ける主翼で、このスラットはイタリアのアエリタリア社で製造されたもの。なお、この主翼および中胴セクションは4月初旬には最終組立てラインに移され、前・後胴と合体する。なお1番機のロールアウトは8月上旬の予定。 (Boeing)









〔上〕3月29日，横田基地から韓国烏山基地へ帰投する51TFWのF-4E(67-0351)。機体は51TFW(CWから改編)の司令機で，シリアル・ナンバー下2桁が大きく書かれている。STA.1に装備しているのはA/A-37U-15標的曳航システム。（星　豊）

F-4E (67-0351) from 51TFW returning to Osan AB in Korea from Yokota AB near Tokyo. The aircraft belongs to the Commander of 51TFW (reorganized from CW) shows final two large figures from its serial numbers. Also note the A/A-37U-15 target towing system mounted on STA.1 (Y. Hoshi)



On 19 Mar. VC-135B(61-2669) visits to Nagoya AP. The ship was used for a round trip tour of Chief of Staff, USAF in Far east. (T. Aoki)

〔上〕3月19日，太平洋方面軍事視察途上の米空軍参謀総長を乗せて名古屋空港へ着陸したネブラスカ州オファット空軍基地55SRW/343SRS所属のVC-135B(61-2669)。一行はこの後21日，横田基地を訪問，三沢基地へも立寄った。（青木　也）

〔下〕3月1日，横田基地に着陸する嘉手納基地駐留33ARRSのHC-130P(56-0216)。塗装は上面のベトナム迷彩が下面にまでまわり込んだオーバーオール・カムフラージュになっており，胴体の国籍標識や垂直尾翼のRESCUEの文字も黒で記されている。

On 1 Mar. HC-130P(56-0216) visits to Yokota AB from 33ARRS, Kadena AB.





[上]3月27日、大阪国際空港へ着陸するB.727-77(N1CC)。本機はレーガン大統領の特使として11ヵ国を歴訪中のフォード元大統領ら一行を乗せて中国から飛来したもの。日本は最後の訪問国で31日に離日した。
(吉田富士夫)

B727-77(N1CC)landed at Osaka Int'l Airport on 27 March 1981. The aircraft had been utilized by the former President Ford and his party making 11-nation visit as a special convoy sent by President Regan. The party arrived from China departed Japan on March 31. (F. Yoshida)

[右]名古屋市消防局に引渡されたアエロスパシアルSA365Cドーファン II(JA9557)。365Cはエンジンをチュルボメカ・アリエル1C双発としたドーファンの改良型で、搭載能力と安全性が改善された。また本機には救助用ホイストが装備されている。
(鈴木 直)

[Right] Aerospatiale SA365C Dorphan II (JA9557) delivered to the Nagoya Fire Department. The Model 365C is an improved version equipped with Cherbo-meca Ariel 1C engines having more payload and stability. Hoist also mounted. (N. Suzuki) [Bottom] DC-10-30CF(N106WA) of World Airways upon takeoff busted off its main tires. Fortunately neither crew nor Passengers injured. (N. Haga)



[左]3月16日の昼前、横田基地を離陸しようとしたワールド・エアウェイズのDC-10-30CF(N106WA)の左主脚タイヤが突然パンク、火を吹いた。幸い乗員乗客にケガ人はなかったが、出発はキャンセルになった。写真はパンクした瞬間[下]と消火活動を行なう消防隊員。
(羽賀信義)







[上] 3月22日、厚木基地へ着陸するVA-145"Swordsmen"のA-6E(155632)。VA-145は1980年9月からCVW-2の一員として、USSレンジャー(CV-61)による第7艦隊任務を遂行していたが、現在は帰国途上にある。なお本機はCVW-5に配属される模様。

A-6E (155632) from the VA-145 "Swordsmen" lands on the runway of NAS Atsugi. Since September 1980, as a member of CVW-2 assigned to the USS Ranger(CV-61), the VA-145 had played an important role constituting the airpower of the 7th Fleet.



On 20 Mar, one of the Last "Gooney birds" visits to NAF Atsugi. C-117D from MCAS Futenma will be relieved by UC-12B near future. (Y. Takeuchi)

[左]"老兵今だ死なず"といったところか。空軍型C-47の初飛行以来40年もの間世界の空にあるC-117。写真の機体は米海兵隊普天間基地の所属機(C-117/17242)で、間もなくUC-12Bにその座を譲って退役することになっている。3月20日厚木基地にて。(竹内義久)

[下]こちらはそのC-117に代わって普天間基地へ配備になったUC-12B(161319)。米海軍は本機を連絡輸送機として合計66機発注しており、米本土だけでなく、海外の基地にも数機ずつ配置している。写真の普天間基地駐留機のテイルコードは5Fで、このほか厚木基地が8A、フィリピンのキューピーポイントが8B、スペインのロタ基地が8Dを使用している。(田名一夫)

New Comer to MCAS Futenma. UC-12B wears new code "5F" (K. Dana)





[上]左ページのVA-145とともに厚木基地を訪れたVA-25"Fist of the Fleet"のA-7E(156816)。垂直尾翼のマーキングは、全面ダークグリーンの以前のものに比べるとやや地味になった。なおこのNE-412は現在CVW-5に配属され、NF-412となっている。

A-7E(156816) from the VA-25 "Fist of the Fleet" during its visit to Atsugi with VA-145. The tail fin marking in comparison with previous dark green scheme became rather quiet. The NE-412 is currently assigned to CVW-5 with NF-412 marking.



[左・下]小牧基地からテスト飛行に向かう陸上自衛隊LR-1の新造機2機(22013/22015)。LR-1の初号機納入は1967年で、以来、毎年数機ずつ購入しており、写真下はその13号機、左は15号機にあたる。なお13号機は丘珠基地の北部方面航空隊、15号機は木更津基地の第1ヘリコプタ団本部管理中隊にそれぞれ配置される。
(左：鈴木 直 下：下郷松郎)

A pair of newly built LR-1s (22013/22015) from the GSDF during the flight test over Komaki AB. Since delivery of the first LR-1 in 1967, a few of these have been added to GSDF inventory every year. The pair are Nos. 13 and 15 aircraft. After the test the former will be assigned to the Northern Air Squadron and the latter to the HQ CO of the 1st Helicopter Gp. (Left Suzuki/Btm M. Shimozato)



TEAM SPIRIT '81 over JAPAN

日本に立寄った演習参加機



毎年恒例となった米韓合同軍事演習が今年も「チーム・スピリット'81」として，韓国を舞台に繰り広げられた。ここでは2月下旬から3月中旬までの演習期間中，その支援／中継基地となった日本各地の米軍基地で撮影された本土からの参加機を集めてみた。

The annual US/ROK Excercise 'Team Spirit '81' had been held during the period from mid-February to mid-March in the Southeast Asia. The aircraft shown here are a part of those participated from the support bases in Japan photographed during the Excercise period.

このページの5枚の写真はいずれも演習終了後，本土部隊の空中給油支援にあたったKC-135群。撮影は3月20,21日の横田基地で，この両日は5機が飛来した。ごらんのように所属部隊も多彩である。部隊のホームベースは次のとおり，96BW(62-3557)：テキサス州ダイス基地，305ARW(63-7996)：インディアナ州グリッソム空軍基地，319BW(59-1500)：ノースダコタ州グランドフォークス空軍基地，376SW(57-1487)：嘉手納基地。 （青木 忠）

96BW



305ARW



319BW



376SW





[左]3月20日，横田基地を離陸するリザード迷彩のC-141B。遠く米本土西海岸から太平洋を横断して極東に展開するMACの空輸部隊にとって，大規模な地上施設を備える横田基地の役割は，ことさら強調するにおよばないが，特に演習期間中は韓国へ向かう輸送機の中継基地として重要な任を負った。
（長谷部正志）

[下]米本土部隊のトランスパック用パスファインダー兼コマンドポストとして飛来したオクラホマ州ティンカー空軍基地552AWACW/8TDCSのEC-135K（55-3118）。機内には8－10名の管制官が乗り込んでおり，戦術空中指揮を行なう。
（田名一夫）





[左]ガンシップAC-130もチーム・スピリットには欠かせない存在になった。機体はフロリダ州ハールバート・フィールド1SOW/16SOSのAC-130H（69-6569）。塗装は全面フラットのグレイ１色で，左側胴体のバルジ後方には，105mm榴弾砲の砲身が見える。（田名一夫）

[下]ティンカー空軍基地552AWACW/8TDCSのEC-135K（59-1518）。機首のマークは黄色いイナズマをバックにしたTACのインシグニア。このページ下３枚のうち，EC-135Kは３月９日，AC-130Hは３月20日の撮影でともに嘉手納基地にて。
（田名一夫）



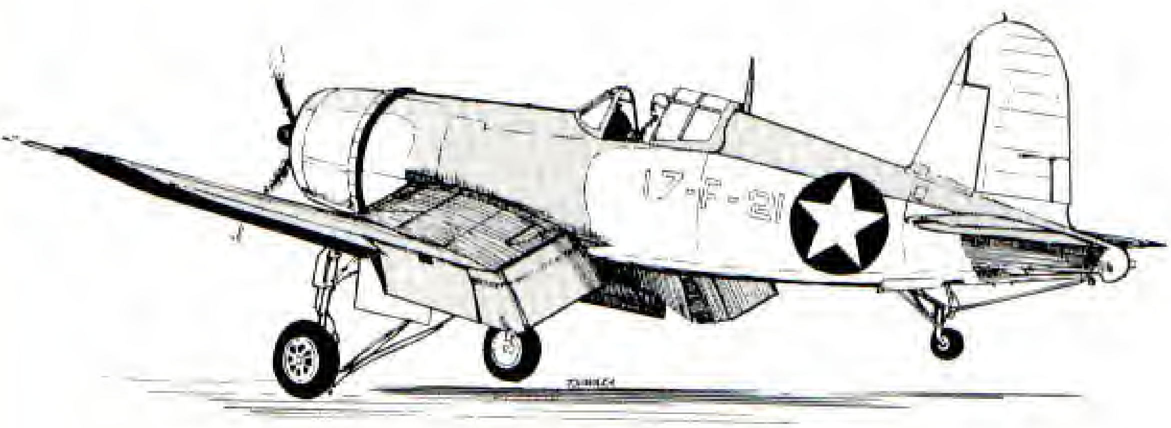
MODELLING MANUAL

Chance Vought F4U-1~7 Corsair

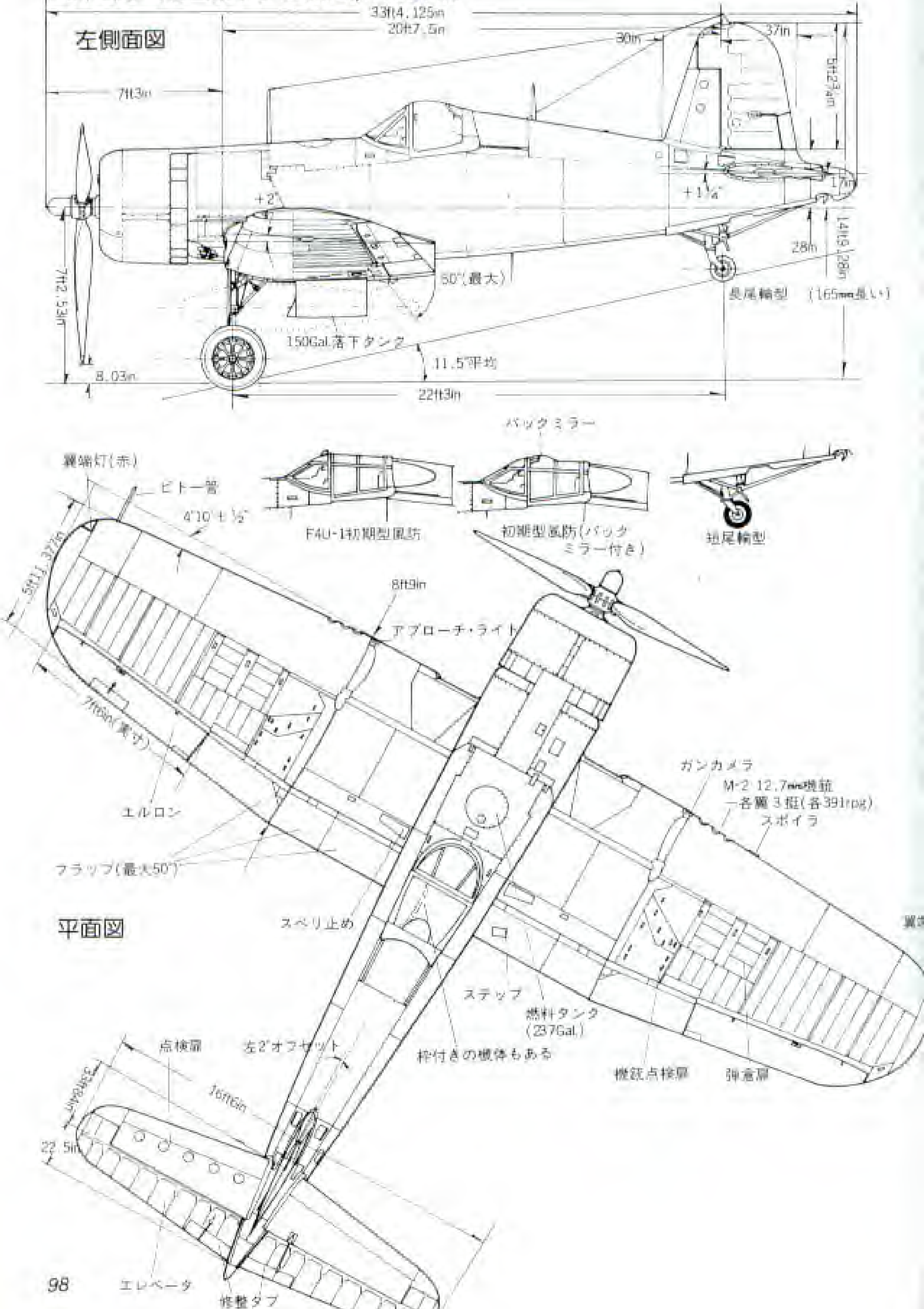
チャンスボートF4U-1~7コルセア

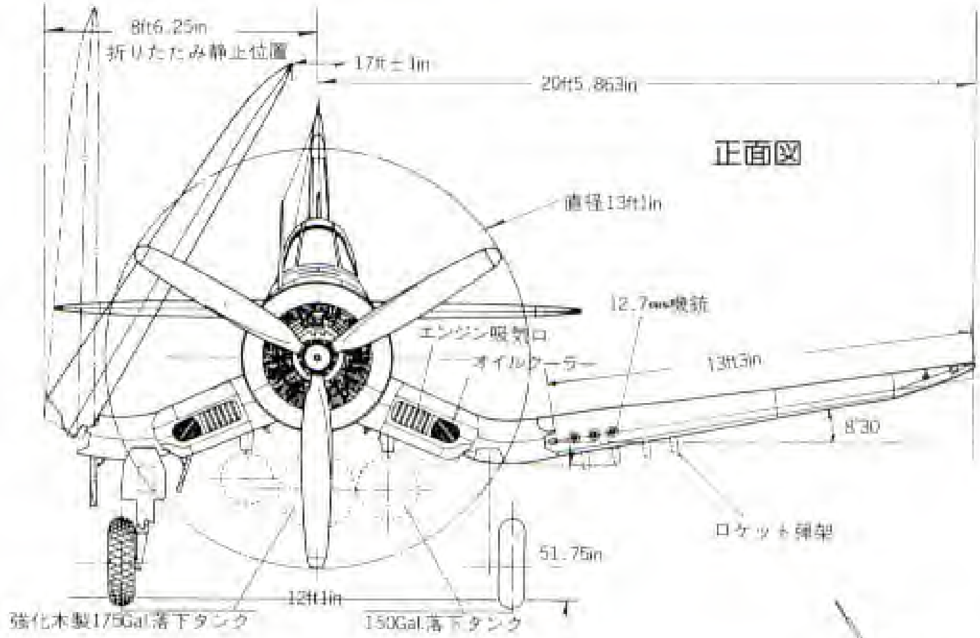
解説/野中寿雄
イラスト/野中寿雄，野崎慎吾，三井一郎
資料・協力/牧英雄

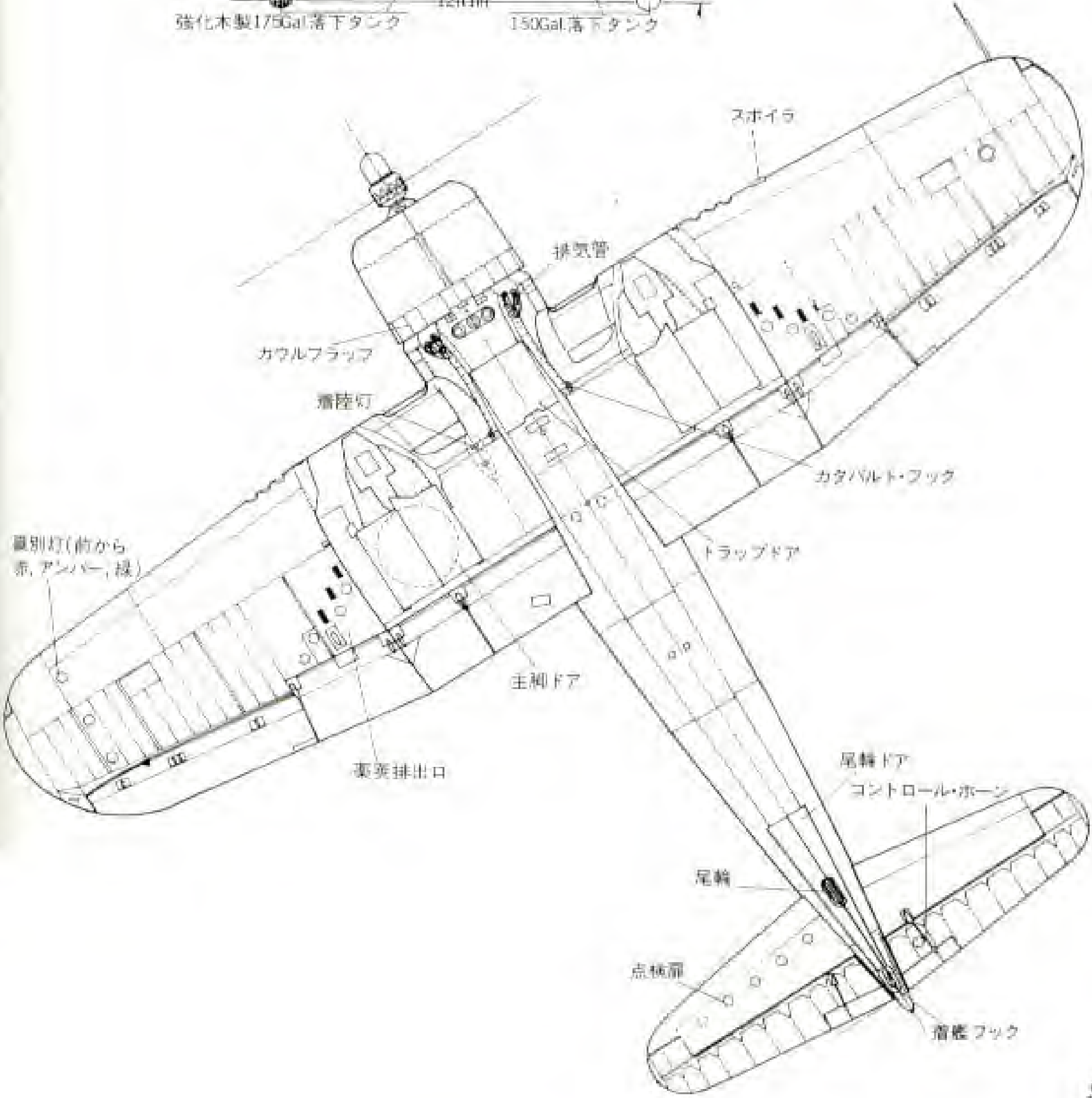
1969年にホンジュラス，エルサルバドル両国の間で交わされた，いわゆるサッカー戦争で大活躍をおさめた旧式のレシプロ戦闘機があった。チャンスボートＦ４Ｕコルセア，かつて日本軍戦闘機を片っぱしからたたき落とし，朝鮮戦争では北朝鮮地上軍にパニックを引き起こさせた張本人である。コルセア，すなわち“海賊”。この不敵な響きの中には，勇猛果敢を誇る米海兵隊と一脈通ずるものがあるようだ。米海軍がきたるべき時代の戦闘機として大きな期待をかけたにもかかわらず，一時は失敗作として歴史の中に埋没しかかったこのＦ４Ｕコルセアを，文字どおり手塩にかけて育てあげ航空史の１ページにさん然とその名を残させるに至ったのは，ほかならぬ海兵隊のパイロットとクルー，そして兵士達であった。太平洋の島々で，沖縄で，日本本土で，不気味な逆ガル翼のシルエットは死の前兆であった。だが米海兵隊兵士にとってその姿は信頼できる戦友であり，同時に何ものにも代えがたい守護神であった。海兵隊のモットー“センパー・ファイ”（変わらぬ忠誠）を全うした翼である。



★F4U-1Dコルセア四面図(1/72原寸)

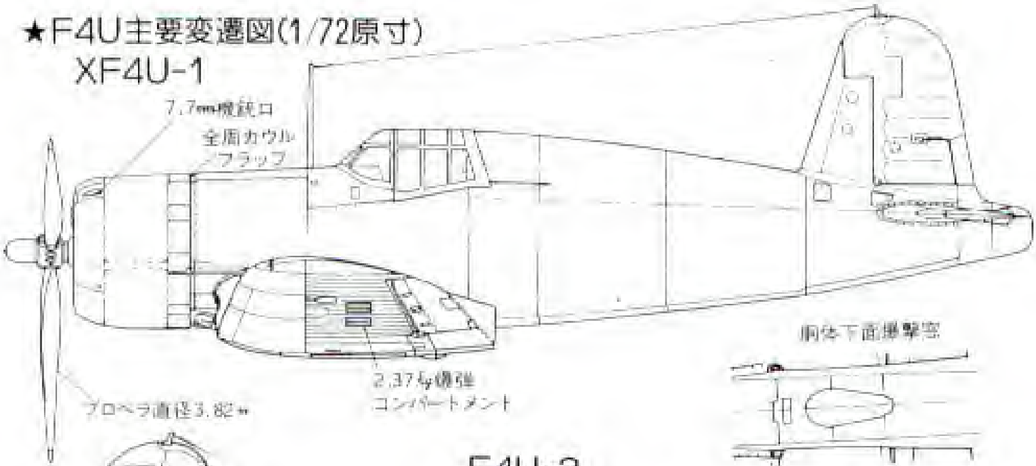



8ft6.25in
折りたたみ静止位置
17ft±1in
20ft5.863in
正面図
直径13ft1in
12.7mm機銃
エンジン吸気口
オイルクーラー
13ft3in
8°30'
ロケット弾架
51.75in
12ft1in
強化木製175Gal.落下タンク
150Gal.落下タンク

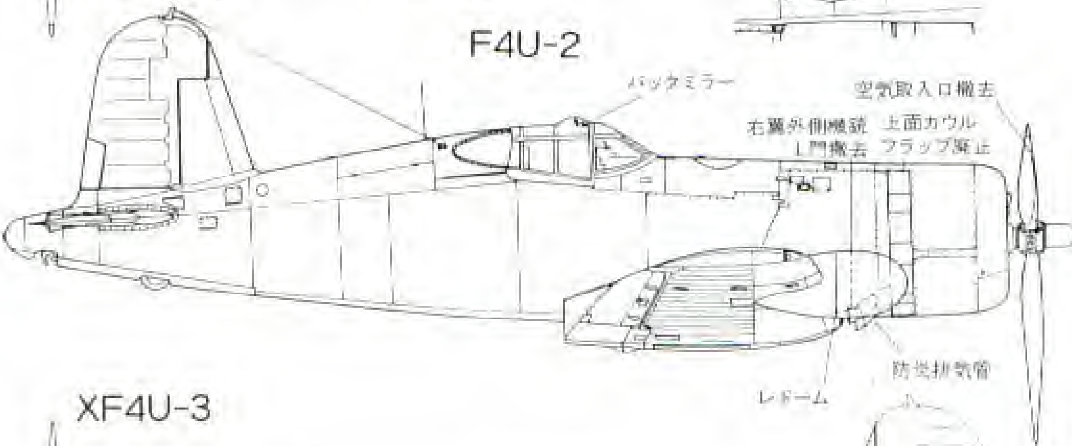

スポイラ
排気管
カウルフラップ
着陸灯
カタパルト・フック
識別灯(前から
赤, アンバー, 緑)
トラップドア
主脚ドア
薬莢排出口
尾輪ドア
コントロール・ホーン
尾輪
点検扉
着艦フック

★F4U主要変遷図(1/72原寸)

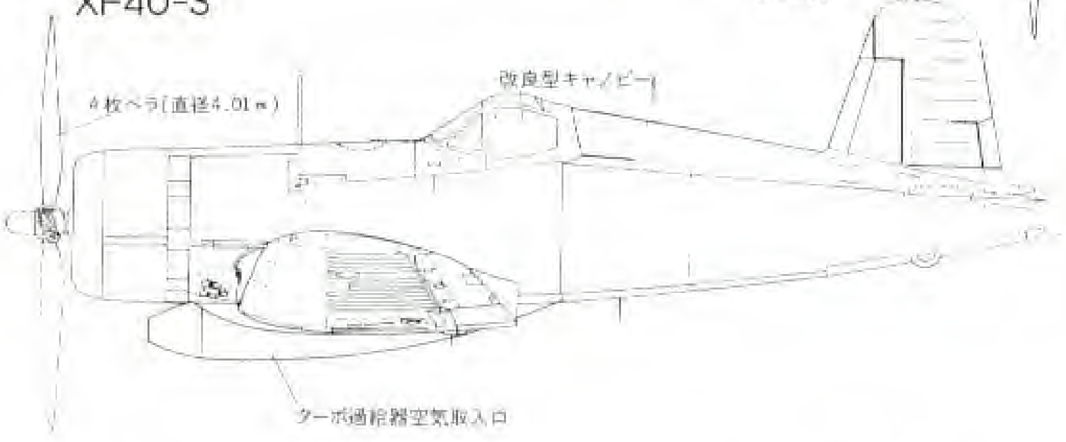
XF4U-1



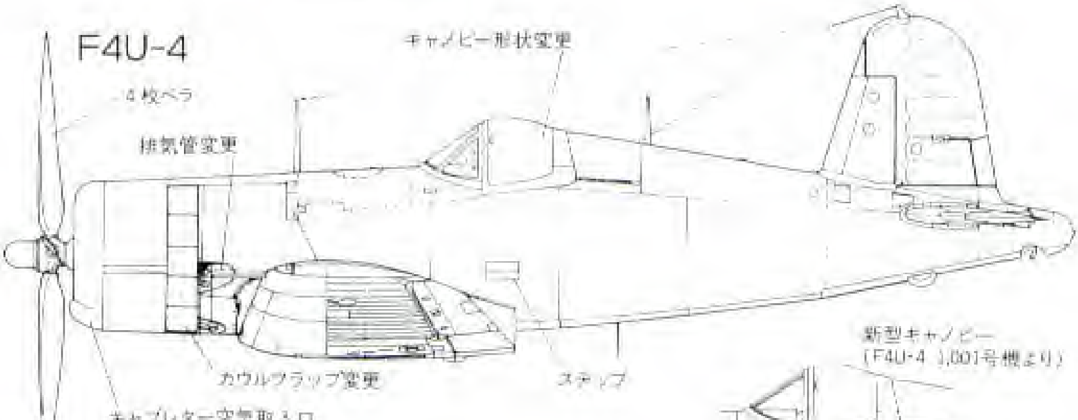
F4U-2



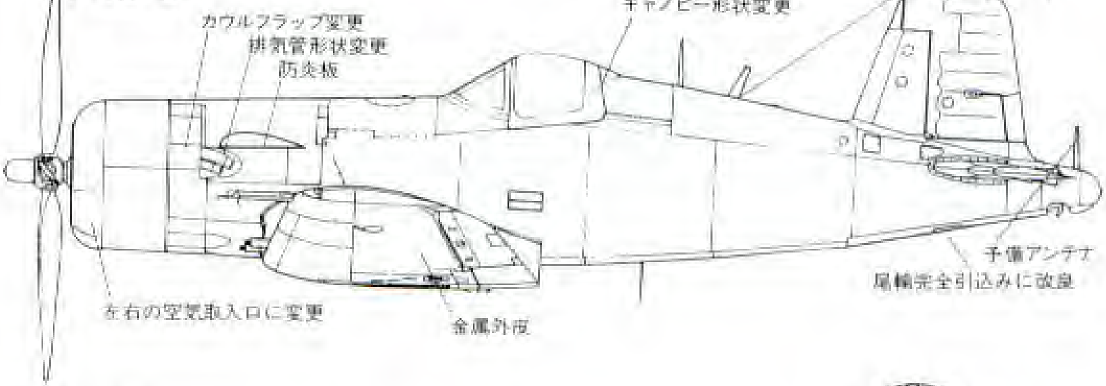
XF4U-3



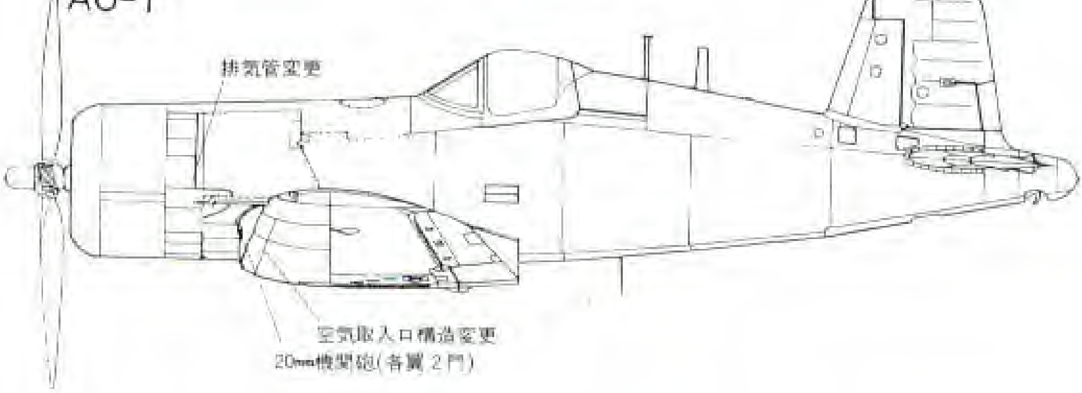
F4U-4



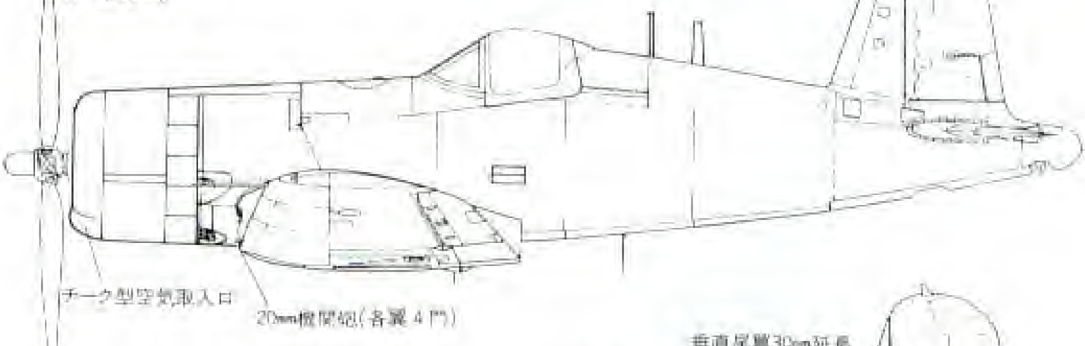
F4U-5



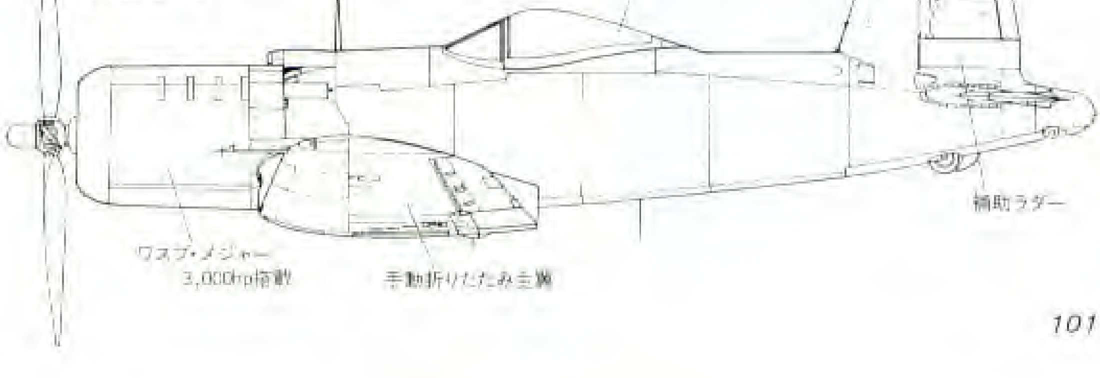
AU-1



F4U-7

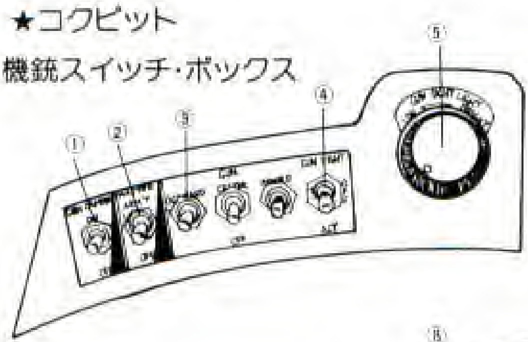


XF2G-1



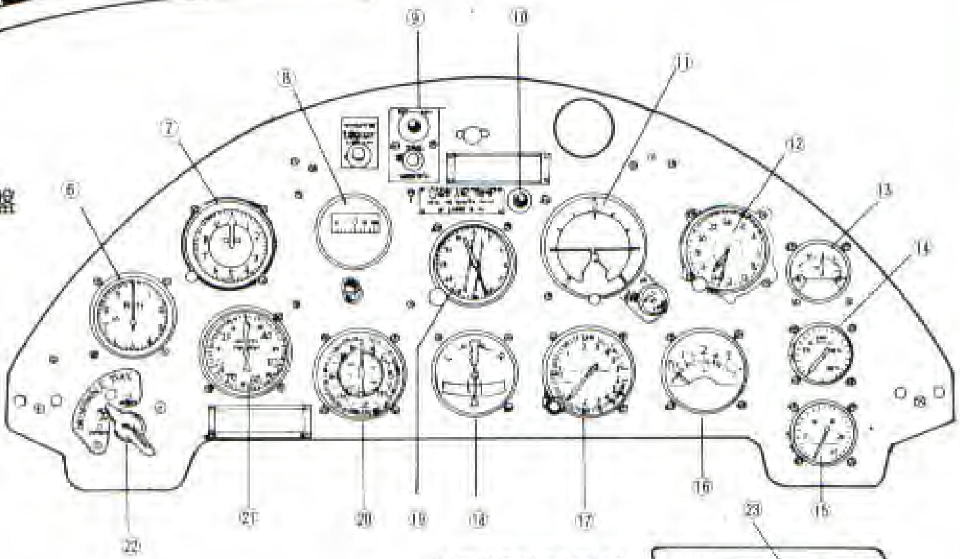
★コクピット

機銃スイッチ・ボックス

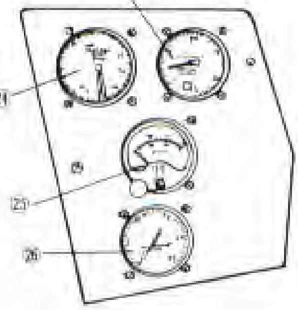


①ガンカメラ・スイッチ
②マスター・スイッチ
③機銃作動スイッチ
④照準器スイッチ
⑤照準器光量ダイヤル

中央計器盤

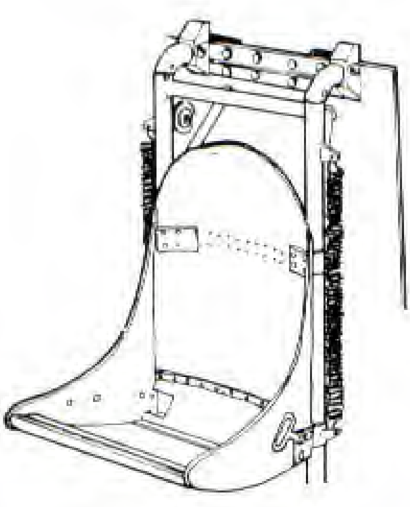


右側補助計器盤

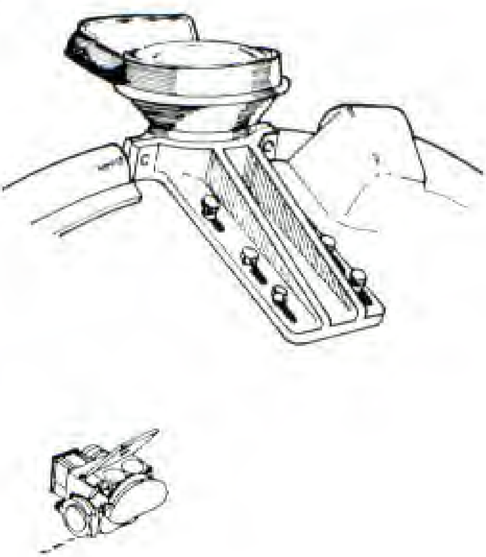


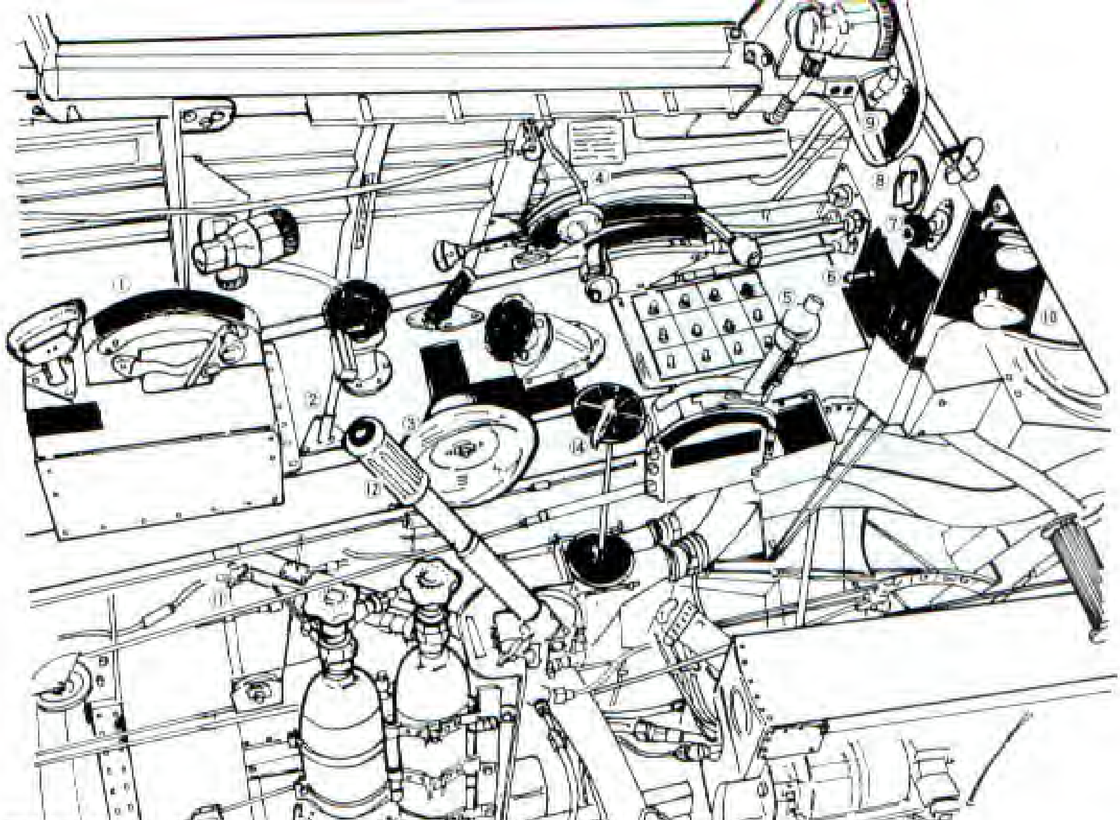
⑥回転計，⑦高度計，⑧定針儀，⑨失速警報灯，⑩キャブレター温度警報灯，⑪水平儀，⑫航空時計，⑬油温計，⑭油圧計，⑮燃料圧力計，⑯筒温計，⑰昇降計，⑱旋回計，⑲コンパス，⑳速度計，㉑吸気圧計，㉒落下タンクスイッチ，㉓作動油圧計，㉔燃料計，㉕電圧電流計，㉖燃料タンク圧力計。

座席



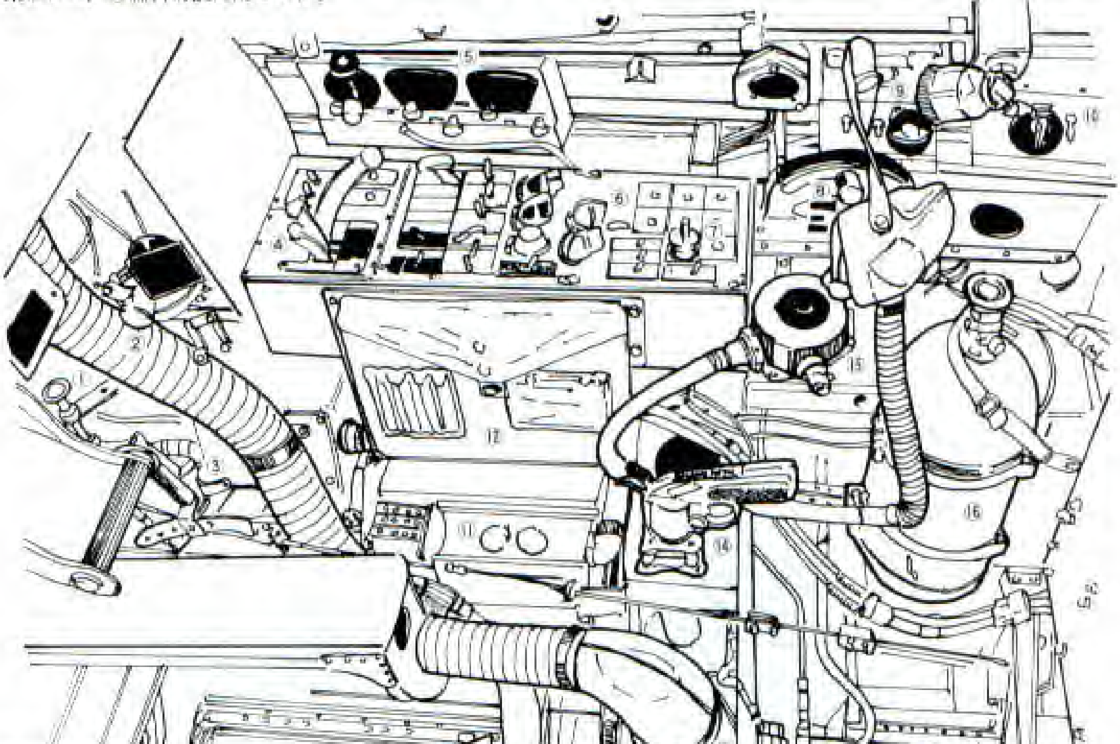
照準器





座席左コンソール

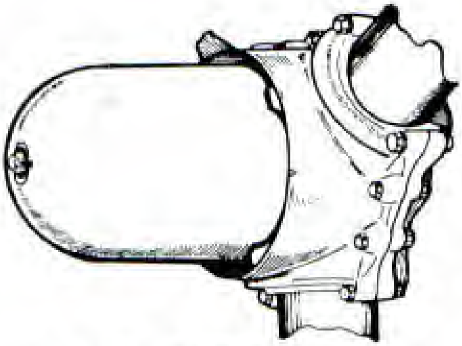
①主翼折りたたみ操作レバー，②尾輪固定レバー，③修整タブ操作ハンドル，④エンジン操作ユニット，⑤主脚／ダイブブレーキ操作レバー，⑥手動ポンプ，⑦キャブレター空気調整スイッチ，⑧スターター・スイッチ，⑨フラップ調整スイッチ，⑩機銃給弾スイッチ，⑪二酸化炭素排出バルブ，⑫手動油圧ポンプ，⑬緊急着陸装置・蒸気希釈用二酸化炭素ボンベ，⑭燃料切換え用コック。



座席右コンソール

①ブレーキ・ペダル傾斜調整用ナット，②調圧器手動操作ノブ，③方向舵ペダル調整レバー，④カウルフラップ操作レバー，⑤受信機操作ボックス，⑥電気スイッチ類ボックス，⑦飛行服止め具，⑧着艦フック操作レバー，⑨発信器操作ボックス，⑩敵・味方識別装置操作ボックス，⑪バッテリー，⑫地図ケース，⑬操縦席用ヒーター，⑭信号銃，⑮酸素調圧器，⑯酸素ボトル。

スピナ

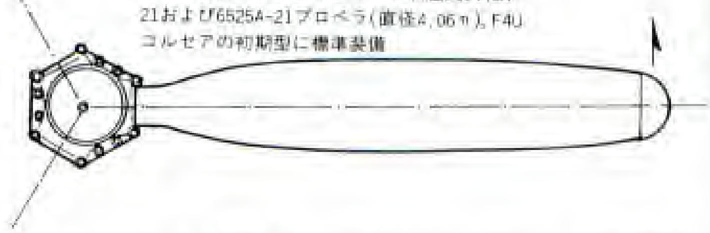


プロペラ

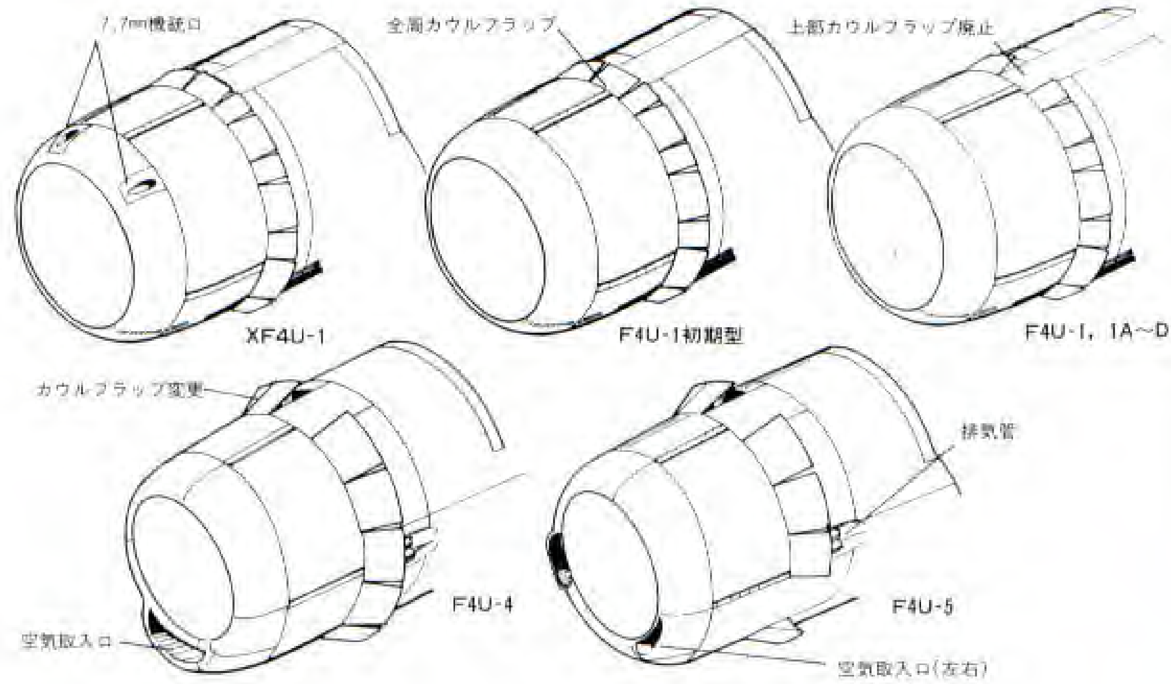


▲ ハミルトン・スタンダード油圧式6501A-0および6541A-0プロペラ(直径4.06m)。F4U-1A以降の機体で標準装備

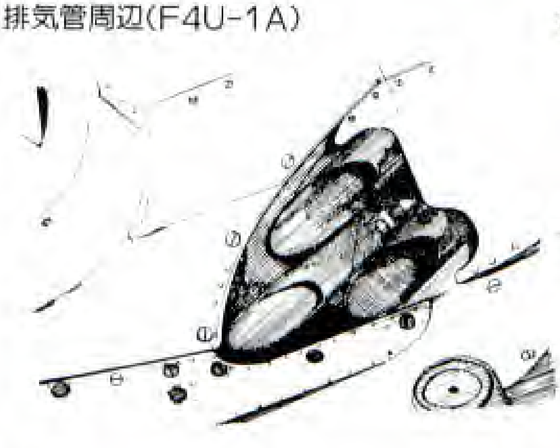
▼ ハミルトン・スタンダード油圧式6443A-21および6525A-21プロペラ(直径4.06m)。F4Uコルセアの初期型に標準装備



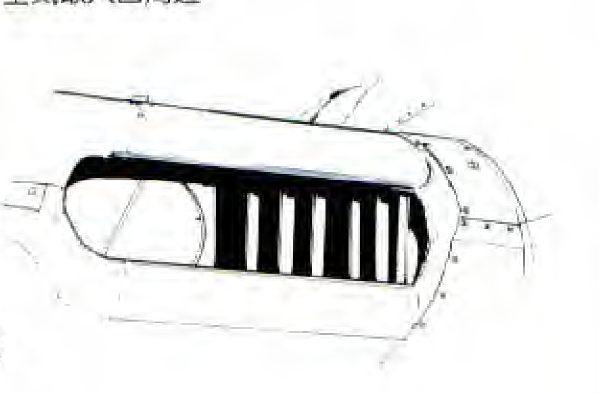
カウリングの変遷



排気管周辺(F4U-1A)



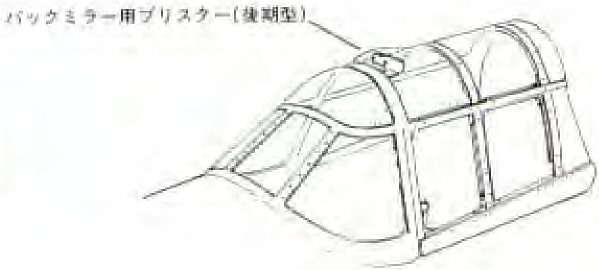
空気取入口周辺



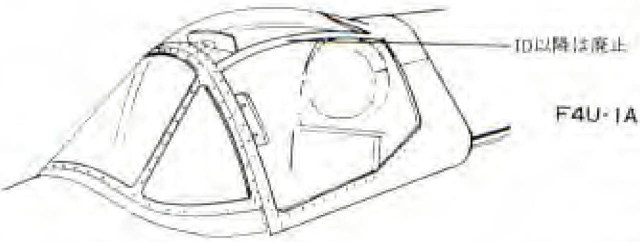
★キャノピーの変遷



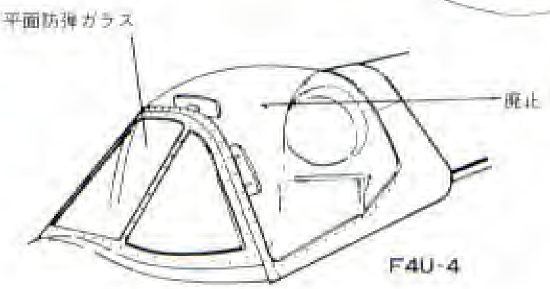
XF4U-1



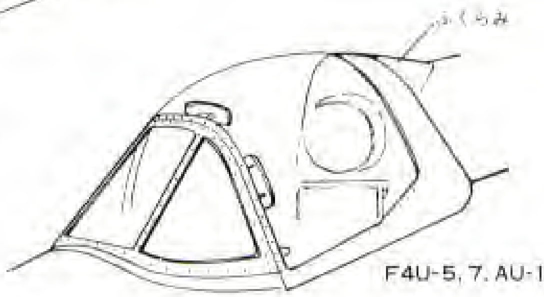
F4U-1



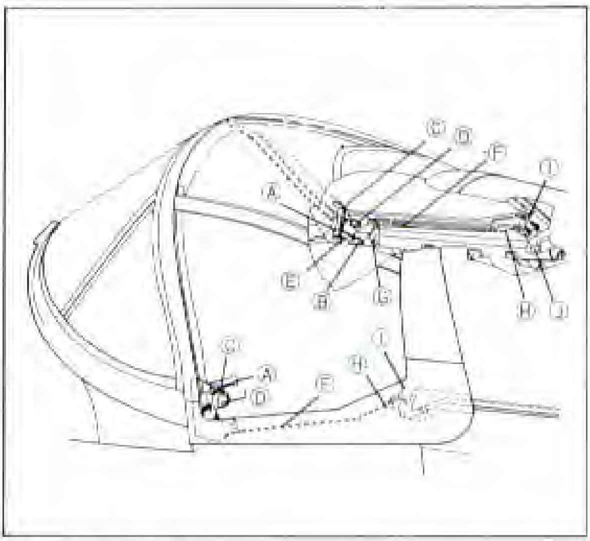
F4U-1A~4



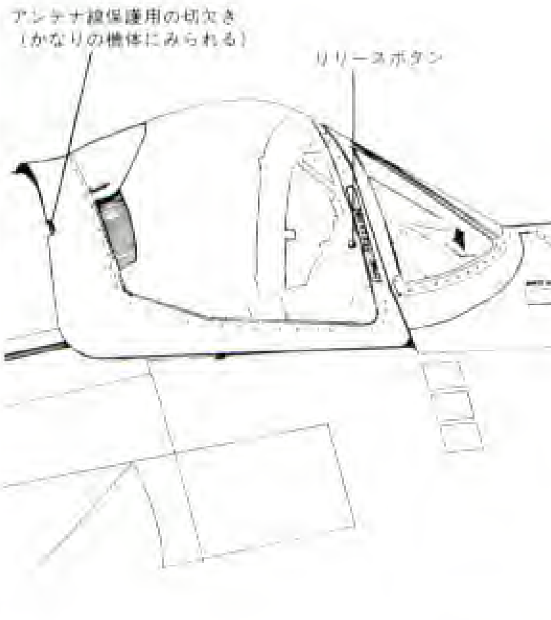
F4U-4



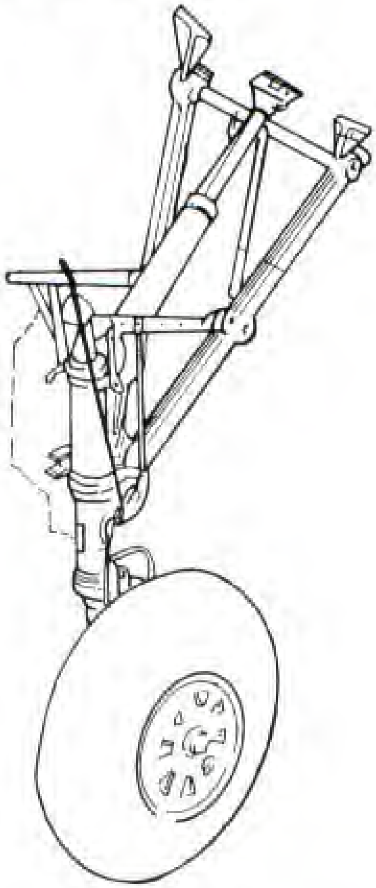
F4U-5, 7, AU-1



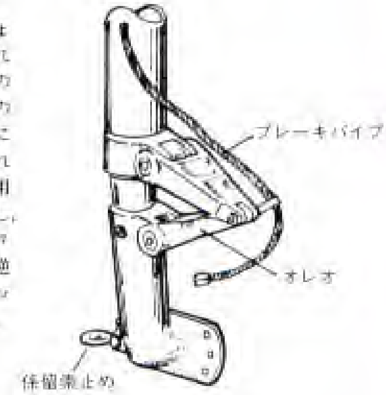
●緊急風防開放装置
A風防緊急開放ハンドル(赤色)，B前部ローラー，C安全ピン(赤色)，Dワイヤーロープ(赤色)，E前部開放ピン，Fケーブル(後部開放ピン)，Gケーブルローラー，H後部開放ピン，Iロックワイヤー，J後部ローラー

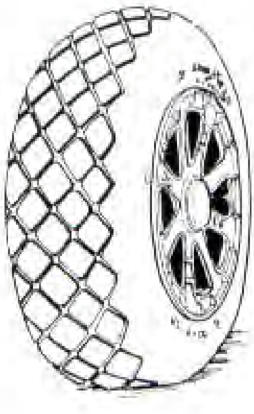


★主脚・タイヤ



コルセアの主脚は逆ガル翼のちょうど折れ曲がった部分に設置されている。これはもちろん主脚柱の長さを可能な限り短くするための策である。この主脚は，主翼内に引込む際には87 ひねって収納される。この主脚のメカニズムを利用して，急降下爆撃時に脚を降ろし，ダイブブレーキとして使用するパイロットも多かった。またこの逆ガル翼は，不時着の際にはスキッドの役目も果たしたといわれる。

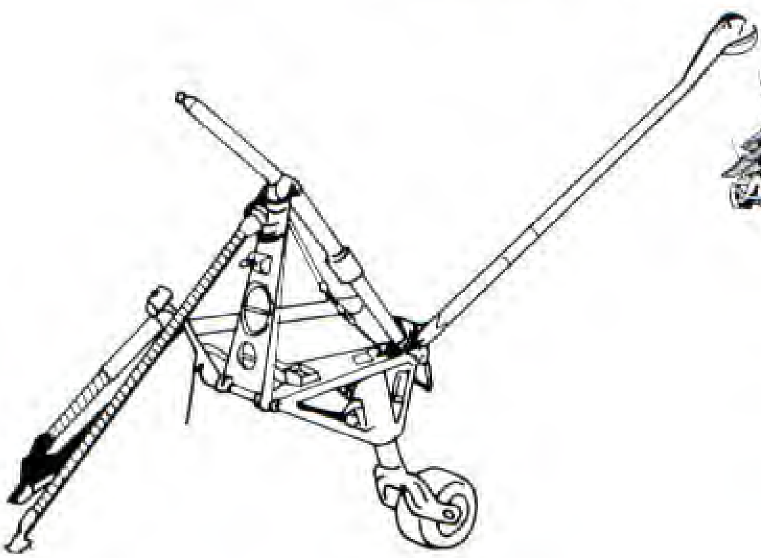


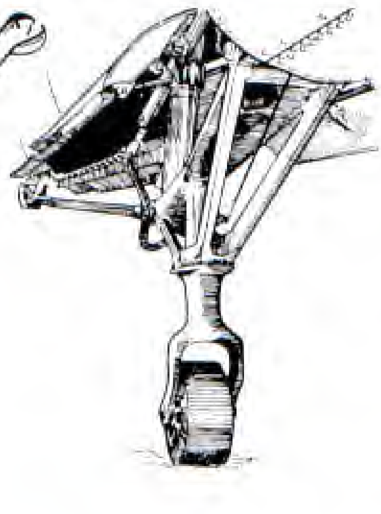


コルセアの使用するタイヤはグッドイヤー製スタンダード・タイヤで，大きさは32×8 inである。トレッド・パターンは図のタイプが一般的だが，ほかにタテ縞模様，あるいはトレッド・パターンが全然きざまれていないものもある。はなはだしい場合には，左右のタイヤで全然異なるパターンのタイヤを使用している例もある。主脚柱とタイヤハブは，一般に機体下面色と同一の色で塗装されていた。

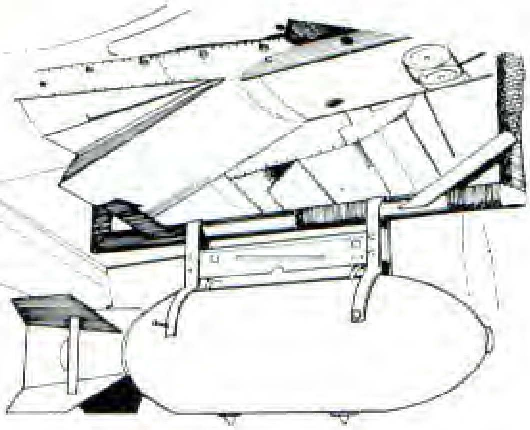
尾輪

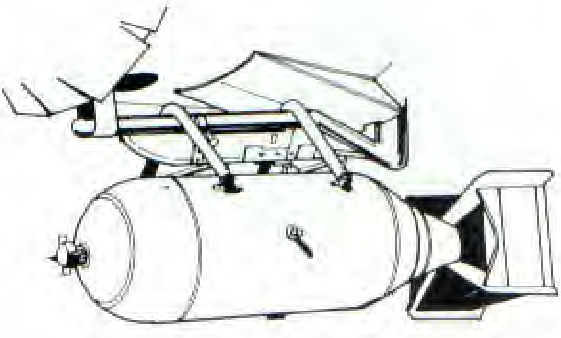
尾輪柱はかなり複雑な作りになっており，後部には着艦フックが装着されている。タイヤは$12\frac{1}{2}\times4\frac{1}{2}$ inのソリッド・タイヤで，図のように接地面は偏平である。ただし艦上で使用する機体では，シミー防止のためにタイヤ接地面の中央が凹んだタイプが多用された。なお海兵隊などが陸上基地で使用した機体では，後部のフックが外されている場合が多い。この尾輪柱は当初，短いタイプを使用したが，パイロットの視界向上をはかるため尾輪柱を約16cm伸ばしたものが登場し，-1D型登場後一般化した。





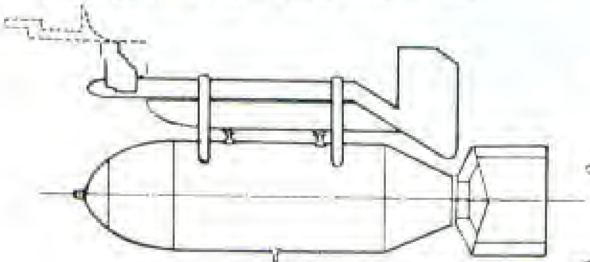
★爆弾架



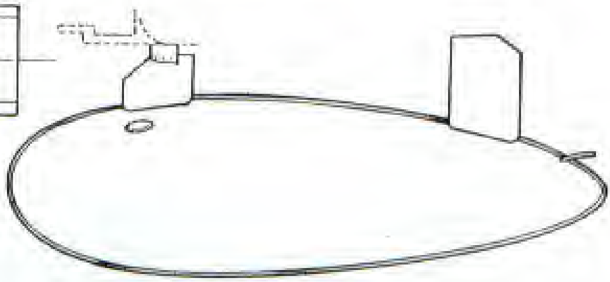


上の図はコルセアに対地攻撃能力を持たせるため，各部隊の整備員の手によって応急的に作られた爆弾架で，フレームは水道管の鉄パイプなど廃材を利用して作られた。図で見ると急降下爆撃機の爆弾架に似ているが，実際には水平ないし緩降下爆撃に限定されていたといわれる。しかし，このアイディアが功を奏して強力な戦闘爆撃機への歩みを始めたのである。

右は現地製作の爆弾架の効果に刺激されてブリュスター社で製作したボム・ラックである。この爆弾架は取付けも容易で，従来爆撃能力のなかったコルセアの絶大な力となった。これは胴体中央に設置され，最大1,000lbの通常爆弾を吊下できたが，落下タンクを装備することはできない。

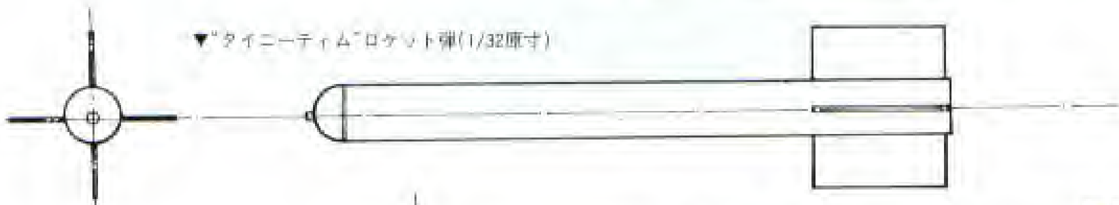


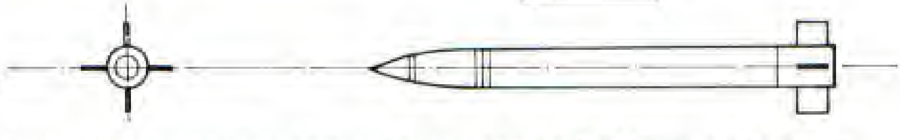
◀ブリュスター爆弾架(1/32原寸)



178Gal. 落下タンク(1/32原寸)▶

▼"タイニーティム"ロケット弾(1/32原寸)



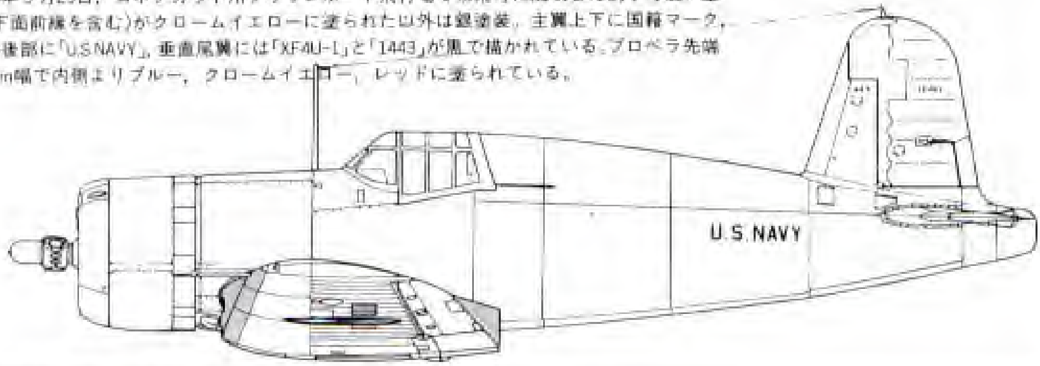


5in"ホリーモーゼス"ロケット弾▶
(1/32原寸)

F4Uコルセアは戦闘機としても大きな力を発揮したが，強力な搭載量にモノをいわせての地上攻撃に威力を示した。そして，その真価が最も発揮されたのが，ほかならぬ朝鮮戦争であった。コルセアは開戦以来10ヵ月間に海軍・海兵隊が実施した近接支援攻撃のうち，実に82%が本機によって遂行されたといわれている。当時すでにジェット艦攻も就役していたが，敵味方の入り組んだ前線では，かえってレシプロ機の低速の方がよかったのかもしれない。また何よりもその大搭載量がモノをいった。例えばF4U-5型の場合，最大1,634kgもの爆弾を搭載できたが，これは第二次大戦中の重爆撃機にも匹敵する搭載量である。加えて20mm機関砲4門も地上制圧に大きな効果があった。コルセアの最終量産機がラインオフしたのは1953年1月31日，フランス海軍からの退役は1964年。そして1969年のエルサルバドルとホンジュラス両国間に起こった例の"サッカー戦争"にも第一線機として登場している。日進月歩の航空界の中では希有の機体であろう。

XF4U-1原型

1940年5月29日，コネチカット州ブリッジポート飛行場で初飛行に成功した第1号機。主翼(下面前縁を含む)がクロームイエローに塗られた以外は銀塗装。主翼上下に国籍マーク，胴体後部に「U.S.NAVY」，垂直尾翼には「XF4U-1」と「1443」が黒で描かれている。プロペラ先端は4in幅で内側よりブルー，クロームイエロー，レッドに塗られている。



F4U-1 VF-17 1943年7月

カリブ海の空母バンカーヒル艦上で慣熟訓練を行なっていた時の塗装で，1943年2月1日から採用された上面セミグロス・シーブルー，胴体側面，垂直尾翼，主翼折りたたみ部インターメディエイトブルー，機体下面インシグニアホワイトのトライ・カラー迷彩で塗られている。機首の黒旗に白のドクロはVF-17の部隊章である。胴体の文字は白。



F4U-1 VMF-124 1943年

コルセア・パイロットとして初のエースの座についたケネス・アンブローズ・ウォルシュ中尉機。1943年5月13日，零戦3機撃墜により5機のスコアを数えた。機体は上面ブルーグレイ，下面はライトグレイ，機体番号は白，コクピット左下に5個の旭日旗を描いている。ウォルシュ中尉の最終スコアは21機で，米国最高の議会名誉勲章を受勲している。



F4U-1A VMF-214 1943年

28機撃墜のスコアを誇るコルセア・エース中のトップで，VMF-214の司令でもあったグレゴリー・ボイントン少佐の機体。塗装はトライ・カラー迷彩で機番は白，撃墜マークなど個人マークは一切描かれていない。ボイントン少佐もウォルシュ中尉と同じく，議会名誉勲章を受勲している。



F4U-1A VMF-215 1943年

"ブッチャー・ボブ"と呼ばれたロバート・マレー・ハンソン中尉も議会名誉勲章を受勲したコルセア・エースである。インドのラクノーで宣教師の子として生まれ，TVタレントのイーデス・ハンソンは中尉の妹にあたる。ハンソン中尉は13日間で20機を撃墜，大いに期待されたが，1944年2月3日，ニューアイルランド島で地上砲火を受けて墜落，戦死した。



F4U-1A VF-17 1943年

コルセア・エースのうちで最も有名なのがアイラ・ケプフォード大尉。初スコアは1943年11月11日で，空母バンカーヒルを襲った日本の雷撃機を撃墜した時である。大尉の総撃墜数は16機で，内訳は零戦10機，99式艦爆3機，飛燕，97式艦攻，2式水戦各1機である。撃墜スコアを示す旭日旗は，コクピット左右に描かれている。



F4U-2 VMF(N)-532 1943年

F4U-2は右主翼端にレーダを装備した夜間戦闘機型で，排気管を長いラッパ状に改造，防炎処理をはかっている。図の機体はVMF(N)-532の司令であるエバレット・ポーガン少佐機で，通常の塗装と同じトライ・カラー迷彩である。ただし，機体番号が黒で描かれているのが変わっており，これは夜間任務のためと思われる。



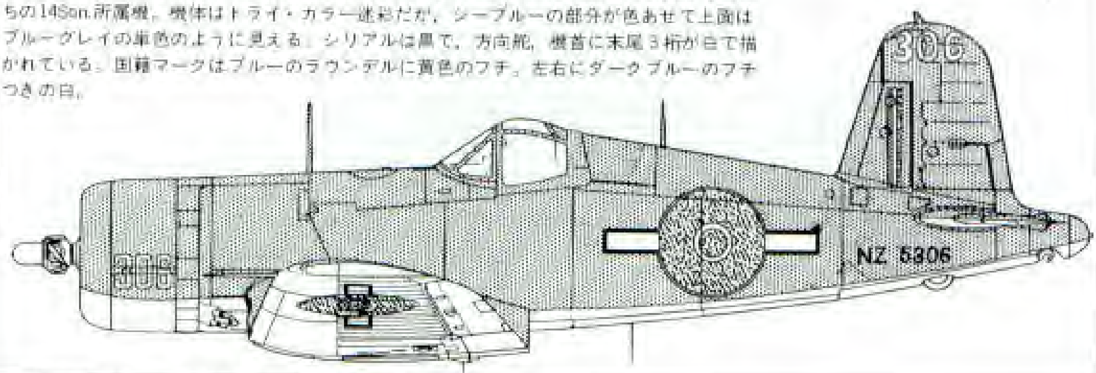
F4U-1D VMF-122 1944年

数あるコルセアの塗装の中でも最もユニークな機体。銀色だが，機体のトーンから推測するにどうやら銀塗装されたものと思われる。文字は黒で，コクピット前方は防眩用のツヤ消し黒。エンジン・ナセル右側には"SARRY"の文字が描かれている。機首に巻かれたテープは，燃料もれ防止より機内にゴミや砂などが入らないための処置ともいわれている。



F4U-1 ニュージーランド空軍 1945年

ニュージーランドは大戦中，総計424機のF4Uを受領，13個飛行隊を編成した。図はそのうちの14Sqn.所属機。機体はトライ・カラー迷彩だが，シーブルーの部分が色あせて上面はブルーグレイの単色のように見える。シリアルは黒で，方向舵，機首に末尾3桁が白で描かれている。国籍マークはブルーのラウンデルに黄色のフチ。左右にダークブルーのフチつきの白。



F4U-5NL アルゼンチン海軍

アルゼンチン海軍の空母インデペンデンシア搭載第2攻撃飛行隊のコルセア。機体はグロス・シーブルーで主翼上下翼端には大きなイカリのマークを描いている。方向舵はライトブルーと白，中央に黄色で太陽が描かれている。機体番号はすべて白で，この塗装も後に全面メディアムグレイに塗り変えられている。



F4U-7 フランス海軍 1956年

コルセアの最終生産型F4U-7はフランス海軍向けの機体で，空母クレマンソーとフォッシュに搭載された。図は1956年のスエズ動乱に参加した機体で，全面シーブルーに黄色のストライプ（味方識別帯）を巻いている。方向舵はトリコロールのラウンデルに海軍を表わす黒のイカリ。



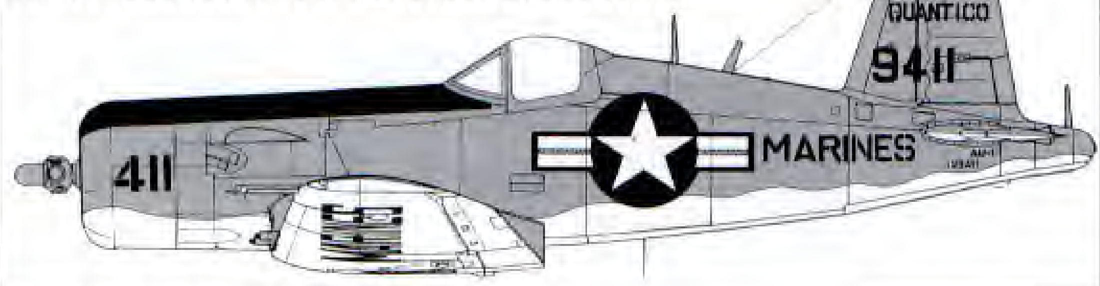
F4U-5 ホンジュラス空軍 1969年

エルサルバドルとの例の“サッカー戦争”の際に活躍した，フェルナンド・ソト大尉のF4U-5。同大尉はこの機体でエルサルバドル空軍のF-51 1機とF4U 2機を撃墜した。機体は全面シーブルーで，主翼端上下，方向舵左右を青と白の帯状に塗り，白帯の中央にブルーの星を描いている。撃墜マーク（左側のみ？），文字などはすべて白。



AU-1 1954年

バージニア州クアンティコ海兵隊基地所属の機体。現用米海軍機ではおなじみの機体上面ガルグレイ，下面ホワイトに塗装されている。エルロン，フラップ，エレベータもホワイトで塗られており，左翼下には大きく所属基地名が黒で描かれている。戦前の華やかなインターウォー塗装からガルグレイまで，本機の長い命脈が思い起こさせるようだ。



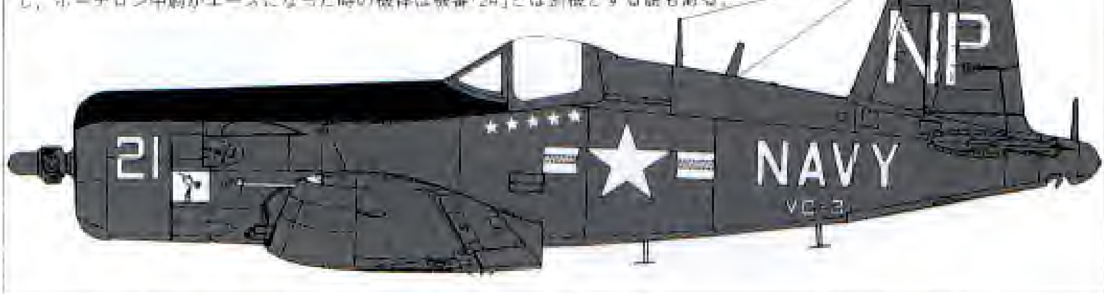
F4U-5N VMA-312 1952年

朝鮮戦争に参加したコルセア・パイロットでただひとり，MiG-15を撃墜したのがジョセフ・フォルマー大尉で，1952年9 月10日のことである。機体はグロス・シーブルー，機首のチェッカーおよび文字はすべてホワイトである。コクピット左直前にMiG-15のシルエットが描かれている。国籍マークは白地の星と矩形に赤のストライプ。



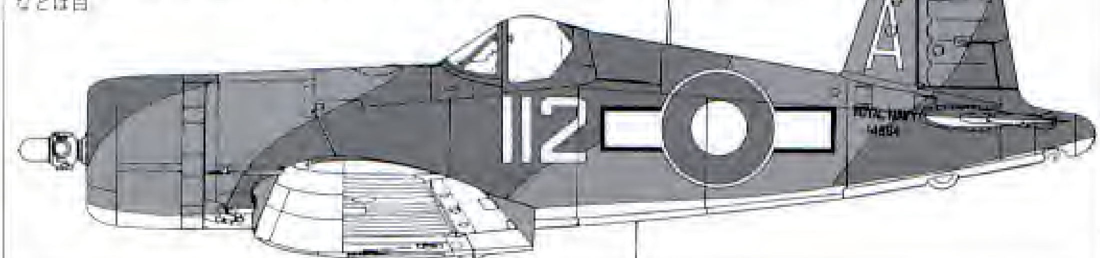
F4U-5N VC-3 1953年

朝鮮戦争で唯一エースとなったコルセア・パイロット，ガイ・ボーデロン中尉機。1953年7月16日の夜，5機目のLa-11撃墜によるもの。機体はグロス・シーブルー，コクピットからカウリングにかけてはツヤ消しの黒。機体番号，国籍マークはすべてライトブルー。ただし，ボーデロン中尉がエースになった時の機体は機番「24」とは別機とする説もある。



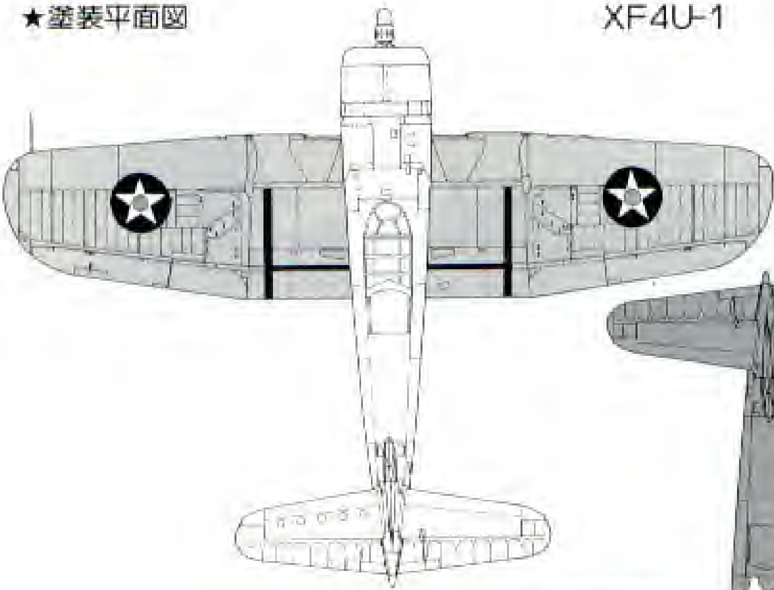
コルセアMk. II イギリス海軍 1945年

イギリス海軍は第二次大戦中，総計1,865機のF4UをコルセアⅠ～Ⅳの名称で使用，19個飛行隊が本機で編成された。図の機体はイギリス太平洋艦隊所属で，機体上面をエキストラダークシーグレイとダークスレートグレイの迷彩に，下面はスカイに塗られている。国籍マークは赤丸を取り，左右に白フチをつけた太平洋地域作戦機に採用されたタイプ。機番などは白



★塗装平面図

XF4U-1



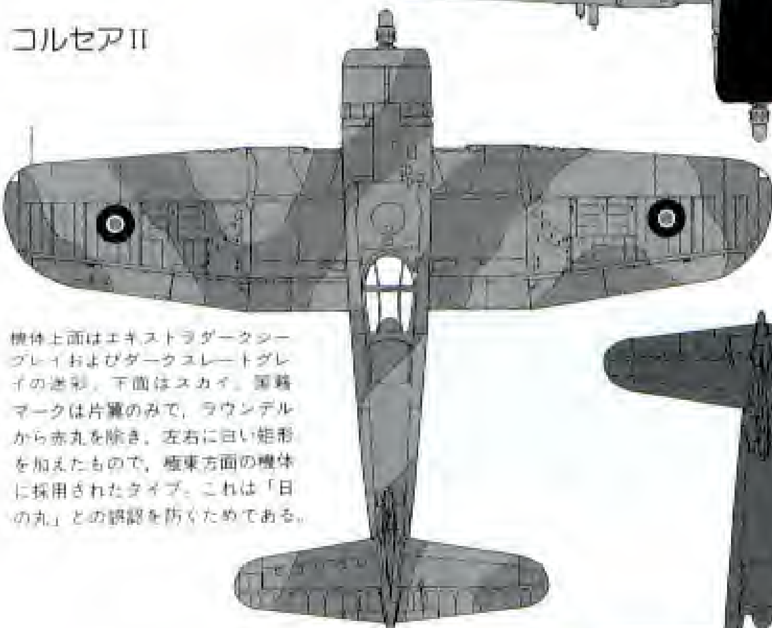
胴体，垂直，水平尾翼，主翼下面は銀塗装。主翼上面および下面前縁はクロームイエロー。国籍マークは1940年当時のタイプで主翼左右上下に４ヵ所，カウリングおよび主翼前縁の機銃口周囲は無塗装のスチール。



AU-1

機体上面はライトガルグレイ，下面およびエルロン，フラップ，エレベータはホワイト。コクピット前部からカウリング先端までは防眩用のツヤ消し黒。スピナ，プロペラもツヤ消しの黒。機体番号と文字は黒。

コルセアII



機体上面はエキストラダークシーグレイおよびダークスレートグレイの迷彩，下面はスカイ。国籍マークは片翼のみで，ラウンデルから赤丸を除き，左右に白い矩形を加えたもので，極東方面の機体に採用されたタイプ。これは「日の丸」との誤認を防ぐためである。

F4U-5NL



機体全面グロス・シーブルー。主翼端上下のイカリのマークは白。方向舵はライトブルーと白で，中央に黄色の太陽。プロペラは全面無塗装で，コクピットから見える範囲のプロペラ裏面がツヤ消しの黒に塗られている。



グラフ特集 F4Uコルセア〈1〉

▲ 100機のミッション・マークを付けたVMF-111"ファイティング・ドッグズ"のF4U-1A。このF4U-1Aはエンジンの換装なしで飛行時間400時間を記録，その間，6ヵ月間に攻撃ミッション100回，ほかのミッション78回を数え，この功績により個別の機体として公式感状を受けた唯一の例となった。写真は1944年9月26日，マーシャル諸島での撮影。

▼ 太平洋戦争末期には少数のF4U-4が実戦に参加したが，この機体もその1機と思われる。胴体に書かれた「CAG74」から，エアグループ・コマンダーの乗機と推測されるが，所属などは不明である。F4U-4は1945年5月15日，沖縄のVMF-212とVMF-223に最初に引渡され，一方，海軍の飛行隊ではレキシントンのVBF-94が最初であった。

解説★大泉　淳





◀ VMF-215"ファイティング・コルセアズ"の司令ロバート G. オーエンズ少佐のF4U-1。この機体は1943年8月5日、ニュージョージア島のムンダ基地占領後、最初に同地へ降りたアメリカ機である。写真にも見られるように、陸上基地で使用したコルセアの多くはアレスティングフックを外していた。VMF-215はR. ハンソンやD. オルドリッチなどのトップ・エースを輩出しているが、司令のオーエンズはごく普通のパイロットで、スコアは7機であった。

▼ ムンダ基地におけるF4U-1。VMF-123もしくはVMF-124の所属と思われる。ココナッツ農園を切り開いた飛行場は未整備で、雨が降れば泥沼となり、機体は汚れ放題。塗装は退色が激しく、トライカラー・スキムも写真ではブルー1色に見える。



▼ 愛機F4U-1の前に立つVMF-215のロバート M. ハンソン中尉。ハンソン中尉はVMF-214およびVMF-215在籍中に25機の日本機を撃墜し、コルセアのパイロットとしてはトップ・スコアを記録した。写真は1943年8月にムンダ基地で撮影されたものだが、その後ハンソン中尉は1943年11月1日の戦闘で2機の97艦攻を撃墜、また1944年1月12日には5機の零戦を撃墜し「殺し屋ボブ」の異名をとったが、1944年2月に戦死した。





▲ F4U-1Aのコクピットに座ったVMF-214"ブラックシープ"司令グレゴリー"パピー"ボイントン少佐。1943年12月27日の出撃直前の撮影で、この日ボイントンは零戦1機を撃墜しスコアを25機とした。ボイントンの最終スコア28機のうち22機がコルセアによる戦果であるが、1944年1月3日、ラバウルの空中戦で撃墜され行方不明となった。

戦うコルセア
—陸上基地部隊—

▶ VF-17のトップエース、アイラC.ケプフォード大尉のF4U-1A。1944年2月19日、ブーゲンビルにおけるショットである。VF-17はコルセアで実戦に参加した最初の海軍飛行隊で、2ヵ月半の戦闘で126機の日本機を撃墜し、太平洋戦線では最高の15人のエースを輩出した。ちなみにケプフォードのスコアは16機で、当時米海軍のトップエースであった。カウリングにはVF-17のシンボル「スカル・アンド・クロスボーン」のマーク、胴体には16個の撃墜マークが描かれている。コクピット前方の白い線は胴体タンクからの燃料もれを防ぐガムテープである。





◀ ブーゲンビルの基地でコルセアを整備するVMF-222のグラウンド・クルー。機体は上面シーブルー、側面インターメディエイトブルー、下面インシグニアホワイトのトライカラー・スキムに塗られたF4U-1Aである。VMF-222は4月13日、ラバウルの東グリーン島のラグーン基地に到着してカビエンの日本軍と交戦したが、この戦闘には「民間人」のチャールス・リンドバーグも参加していた。



◀ 胴体下面に500lb爆弾を搭載してメジュロ環礁の基地から出撃する海兵隊のF4U-1D。コルセアの爆装は1944年初めにVMF-222やVF-17メカニック達の手によって実現された。ラックは水道管など手近な材料で作られ、500lbまたは1,000lb爆弾1発を装備できた。コルセアの爆撃機としての初陣は1944年3月18日、VMF-111所属の8機によるミル島の対空砲陣地に対する攻撃で、その後、ブリュスター社で正規の爆弾架が製作された。写真の機体もブリュスター・ラックを装備しており、先頭機はアメリカ機としては珍しくスピナにスパイラルを描いている。

▶ グアム島オラテ飛行場に並んだMAG-21のF4U-1D。この頃にはアメリカ軍が制空権を完全に握っており、戦場の緊迫感も以前ほどではなく、愛機にニックネームを書き入れる余裕も生まれてきた。翼の下に腰を下ろしたクルーは、故郷からの手紙でも読んでいるのだろうか？





◀ 1944年10月17日、ペリリュー島からバベルスアプの攻撃に向かうVMF-114"デスディーラーズ"のF4U-1D。胴体下面のブリュスター・ラックには500ℓb爆弾を装備している。通常、コルセアによる地上攻撃は高度10,000ftから75度の急降下に入り、高度5,000ftで爆弾を投下するパターンが一般的だったが、脚を下げることにより2,500ftで投弾後、1,800ftからの引起こしが可能だった。急降下爆撃用の投下装置を持たないため、ダイブ角は85度に制限されたが、急降下爆撃機としての性能も優秀で、直径50ftの円内への命中率はドーントレスの5.4%に対しコルセアは8.5%、直径200ftではドーントレス19.9%、コルセア16.7%と、ひけを取らないものであった。



▲ サマール島の基地に並ぶVMF-222"フライング・デュースズ"のF4U-1D。機首にはシービー・マークを描いている。シービー・マークは、この飛行場の建設に当たった海軍設営部隊の活躍を記念したもので、海兵隊のマークの中に設営部隊のニックネームにちなむハチのマンガをアレンジしている。ニックネームのシービーは設営大隊（Construction Battalion）の頭文字C.B.と、海の働きバチSea Beeをひっかけており、太平洋戦域での縁の下の力持ちとして、働きバチが巣を造るように飛行場などの施設建設に精を出したC.B.にはうってつけの名前である。

▼ 沖縄の読谷基地から出撃するMAG-31のF4U-1D。翼下には5inHVAR 8発と、内翼パイロンに500ℓb爆弾2発を装備している。F4U-1D以降、内翼下面2ヵ所のパイロンに1,000ℓb爆弾または154Gal.ドロップタンクを装備できるようになり、これに加えて胴体下面にも増槽が取付けられた。また外翼の自動消火式燃料タンクは廃止され、左右各4基のMk.41-2爆弾架の新設によりロケット弾の装備が可能となった。前方視界改善のため、尾脚柱が6.5in延長されていることに注意。







▲　終戦を告げるラッパの音が響く中を出撃するF4U-1D. ジープ上のラッパ手や，コルセアの横に消火器を持った2人のクルーの儀式がかった姿勢から，恐らく最後のパトロールに向かうところであろう．ヤシの木の下に「IFF ON ?」の文字が見えるが，これはIFF(敵味方識別装置)のスイッチを入れたかという注意書きと思われる．

◀　ハワイ・エワ基地所属のF4U-1A. エワ基地の海兵隊機は，識別のため「V」「W」「Z」の3種の文字を書いていた．この機体は外翼下面にロケット弾架を付けているが，主翼上面に燃料タンクのフィラー・キャップが見えるところから，F4U-1Aの改修型と推測される．

▼　終戦直後の大村基地に到着したMAG-22のFG-1Dコルセア．1945年9月の撮影である．FG-1Dはグッドイア社で生産した機体で，F4U-1Dに相当する．初期のFG-1は主翼折りたたみ機構を持たないため，陸上基地の海兵隊部隊に配属された．





―空母を舞台に―

◀ 護衛空母ウィンダムベイからサイパン島へ飛び立つVMF(N)-532のF4U-2。F4U-2は右翼にスペリーAIAレーダを装備し、バランスを取るために右翼の一番外側の機銃を外していた。レーダに加えてIFF、電波高度計、VHF無線機を装備したため発電機を強力なNEA-3に換装し、排気管はフレームダンパー式に改められた。VMF(N)-532は海兵隊最初の夜戦飛行隊で、1943年4月3日にチェリーポイントで編成され、サンディエゴからハワイ経由で1944年1月14日にタラワ環礁に到着し、その後エンゲビ、クェゼリンと転戦した後、ウィンダムベイに搭載されて1944年7月12日サイパンに到着。9月21日に本土へ帰るまでサイパン、グアム方面で夜間パトロール任務に就いた。ウィンダムベイにはカタパルトがないため、写真のように飛行甲板をフルに使わなければ離艦は困難であった。



▲ 1944年2月、イントレピッドからトラック島攻撃へ向かうVF(N)-101のF4U-2。VF(N)-101は最初のキャリアベース夜戦飛行隊として1944年1月にVF(N)-75から独立、編成された。VF(N)-101の8機のF4U-2は二分され、イントレピッドとエンタープライズに2機ずつ配属されたが、夜間戦闘機としては十分な戦果を挙げられず、夜間のスコアは撃墜5機、撃破2機を記録しただけで、救難機のエスコートといった本来の目的からはかけ離れた任務に就くことが多かった。しかし7カ月の戦闘期間中、VF(N)-101の損害がゼロであったことは評価に値する。



▲ 1945年2月12日、空母ワスプ上で整備を受けるF4U-1D。VMF-216またはVMF-217の所属と思われる。1945年からは海兵隊のコルセアも空母に搭載されるようになり、3月にはブロック・アイランド、ギルバート・アイランド、ケープグロスター、ベラガルフと、4隻の海兵隊専用空母を持つに至った。

▼ 1945年2月16日、浜松飛行場の空襲に向かうワスプのVMF-216またはVMF-217所属機。主翼下面にはナパーム弾を下げている。この日の戦闘で敵の迎撃を受けたVMF-217は、司令のジャック・アメンテ大佐を失った。



▶ クルーの手によって，ハンコックのエレベータから飛行甲板に引出されるVBF-6所属のF4U-1D。カウリング前面の白はハンド・ペイントされたため，塗り分けが雑である。主翼を折りたたんでおり，下面の識別灯やエルロン・ヒンジカバーの様子がよくわかる。
▼ 戦闘で傷つき，母艦ベニントンへ胴体着艦したF4U-1D。所属はVMF-112またはVMF-123と思われ，1945年3月の撮影である。次の機体の着艦に備えてクレーンを動員し，デッキクルーが総出で機体の移動に当たっている。写真ではキャノピー直前からカウリングまでの胴体上面が反射よけのためノンスペキュラー・シーブルーに塗られている様子がよくわかる。





▼ ハンコックのパーキング・エリアに並んだF4U-1D。何機かの翼下には弾頭を外した5inロケット弾が搭載されており，写真を注意して見ると，カウリング前面を白く塗った機体と塗っていない機体が交じっていることが分かる。



▲ ハンコックの飛行甲板に機首を突込んだVBF-6のF4U-1D。機体には戦闘による損傷は見られず，オーバーランかアレスティングフックからワイヤが外れたためと思われる。ハンコック搭載機のGシンボルは垂直尾翼と右翼上面の白い斜め帯で，スピナは白く塗られることが多かった。





▲　着艦に失敗，尾部が脱落したシャングリラ上のF4U-1D．垂直尾翼の「Z」はシャングリラ所属機を示す記号で，1945年7月からGシンボルに代わって採用されたが，終戦前に使用された例は少ない。



▶　同じく片足着艦で尾部が脱落したシャングリラのF4U-1D．右翼の銃口外側に見える出張りは，左右主翼の失速特性を同じにするためのクサビ状スポイラで，F4U-1Aから採用された．主翼国籍マークのソデの部分がモザイク状になっているのは，弾倉のパネルを外した後，もとの位置に取付けなかったためで，コルセアにはよく見られる例である。F4U-1Dからは外翼前半部の燃料タンクを廃止しており，主翼下面に燃料タンク消火用のCO_2ガス・ベントがないこと，上面のフィラーキャップのないことが-1Aとの識別ポイントだが，写真ではそれがよくわかる。



◀　ミッションを終えて母艦エセックスに帰投，主翼を折りたたみながらパーキング・エリアに向かうVBF-83のF4U-1D。主翼の折りたたみは油圧式で，折りたたみ開始時の油圧を減少するため左右の作動タイミングをずらしている。VBF-83はエセックスに搭載されていた6ヵ月間に合計129機のコルセアを受領したが，その約⅔を戦闘で失った。VBF-83の司令，T.H.リーディ少佐は1945年8月15日の東京空襲で彩雲を撃墜しているが，これは第二次大戦中にコルセアが撃墜した最後の日本機といわれている。



グラフ特集 F4Uコルセア 〈2〉



▲ ロールアウト直後のF4U-1C(Bu.No.50277)。接尾記号のCは機関砲装備型を意味し、その名称のとおり主翼にはM-2 20mm機関砲を4門装備している。この機体はF4U-1Aからの改造だが、本来のF4U-1Cは-1Dの生産ラインから抽出して改造された。M-2 20mm機関砲の威力は大きかったが、携行弾数の少ないことが不評で、結局F4U-1Cは200機のみの生産に終わった。

▼ 1942年12月23日撮影のボート・シコルスキー社ファイナル・アセンブリーライン。ラインにあるのは、バードケージ・キャノピーに全周カウルフラップ付きのF4U-1初期型である。こうした大規模な工場から続々と送り出されたコルセアが、太平洋の各地で日本軍を圧倒するのである。





▲ 塗装も終わり，最終艤装工程に入ったF4U-1A. 後方のドリー上にドロップタンクが見えるところから，増槽が使用可能になった通算1,302号機以降のようだ. 前方視界改善のためバードケージ・キャノピーを廃し，コクピットを178mm高くしたF4U-1Aでは，同時に失速特性の改善策として右主翼前縁にストール・ストリップを取付けたが，写真でその位置がよくわかる. 主脚オレオは伸び切った状態にある. 下の写真では巨大なプロペラのトルクに対抗して左に2度オフセットした垂直尾翼の取付け状態や，シミー防止用にミゾを切った尾輪などのディテールがうかがえる. 主翼は逆ガル翼の中央部で胴体と一体構造になっており，主脚の外側で外翼と結合され，その部分から折りたためるようになっていた.





L-4カブとLSTを組合わせた

イタリア戦線のベビー空母

[上]1944年7月31日，ガエタ港でL-4カブを積込み作業中のベビー空母LST-906。離艦帯両側に4機，艦橋前甲板に向かい合わせに6機のL-4カブが搭載されている。

1937年にテイラー・エアクラフト社から名を改めたパイパーは，単発複座軽飛行機の生産に多忙をきわめていた。1936年に生産が始められたパイパー・カブは，1940年には年間3,016機がユーザーに引渡され，同年末には通算10,000機目のカブが巣立っていた。この時，アメリカはヨーロッパのきな臭さをよそに，すでにスポーツ航空の一時代を画し，この時勢に乗ったパイパーはクーペ/トレイナー/クルーザーと，3種のカブ・シリーズを発売していた。ほどなくヨーロッパの戦火がひとごとでなくなり，1941年に入ると米陸軍は，ほかの軽飛行機2種とともにパイパー・カブJ3C-65の観測機としての適否のテストを行なった。カブの軍用名はO-59，対抗の2機種はそれぞれテイラークラフトO-57，エアロンカO-58で



[上]コンチネンタルのエンジン音を轟かせてLST-906上のスチールマットを走るパイパーL-4カブ。離艦帯両側の4機は離艦の障害にならないよう舵面を取外していた。



あり、テストの結果、3機種とも米陸軍の制式観測機として採用されるに至った。戦闘機、爆撃機を生産する大手メーカーは多忙をきわめており、軽飛行機メーカーも観測機の分野で大いに貢献させる方針がうちたてられたのである。O-57/O-58/O-59はともにグラスホッパーと名付けられ、弾着観測/前線連絡用として前線に投入され、その頃には機種名称変更で観測機(O＝Observation)から連絡機(L＝Liaison)となり、L-4の型式名称を与えられていた。広く戦場に行き渡ったL-4グラスホッパーを操るパイロットの多くは、戦前に民間スポーツ機としてのカブの操縦経験を持つ者も多く、ほかの2機種と混同しがちなグラスホッパーよりは、なじみのあるカブの方を好んだ。パイパーL-4は4気筒65hpのコンチネンタルO-170-3を装備した軽飛行機であった。全幅10.73m、全長は6.7m、自重は730lb(331kg)という驚くべき軽さで、さして装備を重ねるわけでもない連絡機のため総重量も1,220lb(553kg)であった。その差500lb(233kg)は、2名の乗員と燃料、時として後席乗員が持ち込む大型偵察カメラ、通信筒と装備で一杯になった。パイパーL-4は第二次大戦終了までにパイパー社ロックヘブン工場で5,500機が生産されたが、その活躍の場は北アフリカ、ヨーロッパ、南太平洋と、米陸軍部隊の進むところ必ずやL-4が姿を現わすという状況であった。
L-4は原設計から、簡易な設計を目指し、アルミニウム・リブに羽布張り、固定ピッチ・プロペラにシンプルな制御装置を組合わせ、風防も可能な限り平面ガラスを使用した。量産にも大きく貢献するこの徹底した簡易化は、泥にまみれ、辺りを軍用車両が走り回る戦場での保守や、整備でもメリットは大きかった。戦場の泥が落ちることのない前線の観測機L-4は、現地軍司令官の命で思わぬ変身を強いられることもあった。バズーカ砲を装備してドイツ軍戦車に一矢をむくいたL-4もあるし、また急造の艦上観測機となった機もある。

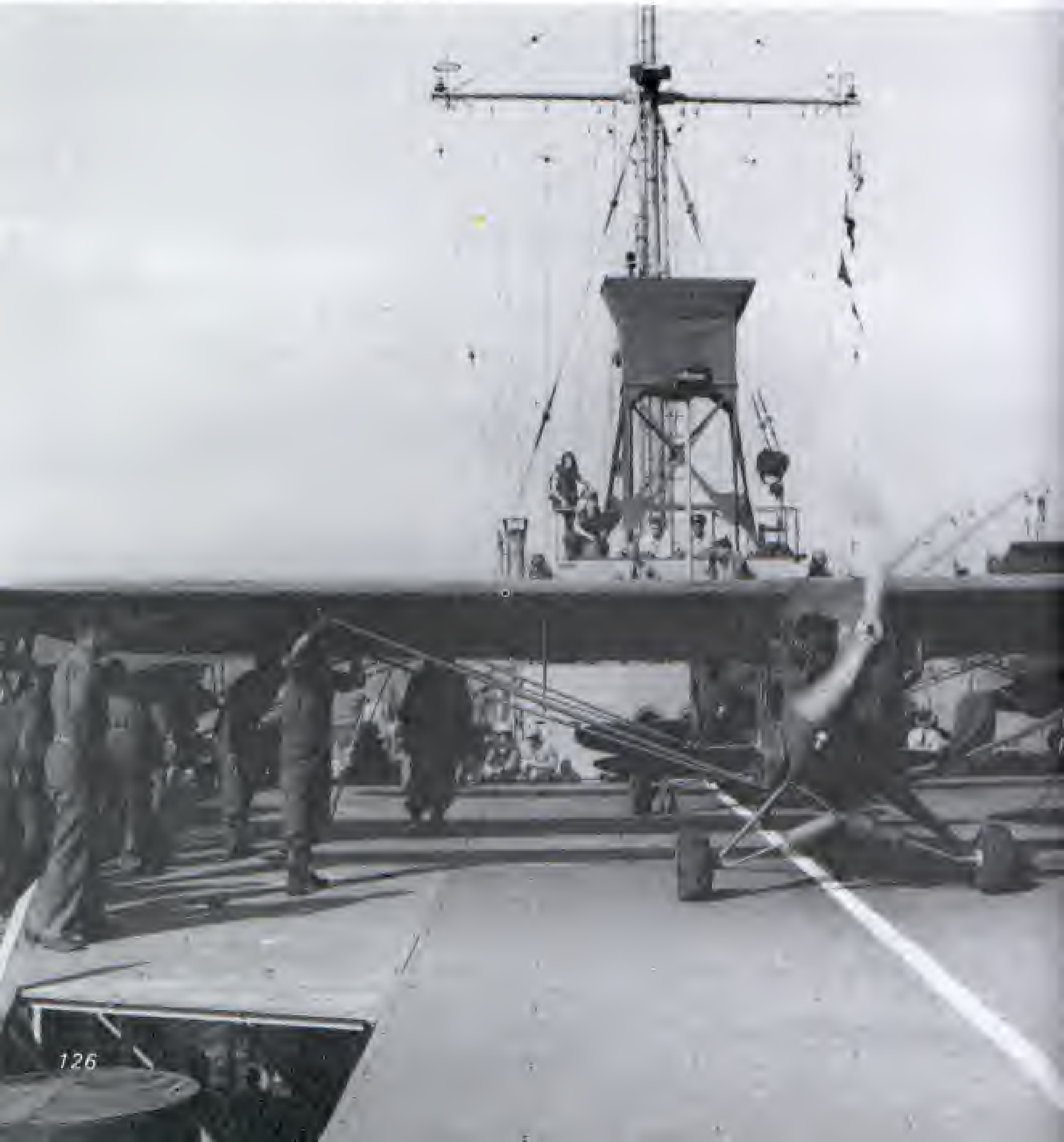
[下]見渡す限りの戦時輸送船が集結したガエタ港内のLST-906。船体はタンク揚陸艦そのままで、甲板上にスチールマットの飛行甲板を増設した様子がわかる。



第二次世界大戦も末期の1944年夏，イタリア戦線に姿を現わし，ほどなく消え去った通称ベビー・エアクラフト・キャリアがある。この新種の空母は，連合軍の上陸作戦に多用された戦車揚陸艦(LST）を手取り早く観測機搭載の空母へ改造したものだが，記録でも数隻が改造を受けただけある。このLST空母上に乗ったのがパイパーL-4カブである。北アフリカからシシリーに進した連合国軍は，イタリア半島の南部からローマを目指していた。この間，イタリア半島西岸には多くの上陸作戦が実施されている。上陸に際し，イタリア/ドイツ軍の抵抗は少なく，上陸海面もおだやかだった。またイタリア海・空軍の攻撃も軽微で，これらの条件がLST空母実現への要因となったのである。1944年から1945年にかけて，500隻以上も建造されたLST-511クラスの戦車揚陸艦LSTのうち数隻が，甲板上にもう一重のスチール・マットの甲板を重ねた空母に生まれかわった。フライトデッキは有効離艦帯61ｍ（200ft）で，幅は５ｍ（16ft）しかなかった。離艦帯の両脇には勾配をつけた日本のレールが渡され，スペア分のL-4 4機の駐機場となった。そして艦橋前にはL-4が６機，翼を重ねるように並び，任務を待つのだった。戦車揚陸艦LST-511クラスは総排水量4,080t，全長110ｍ，全幅15.2ｍの船体を持ち，LST空母は全長の55%を離艦帯に割いていた。空母とはいえ，本来が揚陸艦ゆえ，耐波性，居住性も不十分で，船体も箱船そのものであり，波のおだやかな地中海以外の海面での運用は不可能であった。もちろん速力も，艦首のドアが災いして11.6ktと一人前の空母にはほど遠かった。

1944年７月，イタリアのガスト湾に接岸するLST空母LST-906の甲板上にクレーンによりL-4が積み込まれた。作業は手間どったが，岸壁までの輸送は容易だった。L-4カブは100ｍの着陸帯さえあれば楽に降りられ，エンジン・カットの場所から，そのままクレーンで吊るすことさえ可能だった。ガストを離れたLST-906はほかの揚陸艦艇が群がる海面に達し，L-4 1機が飛び立った。ついで２機目のL-4が甲板中央に置かれ，手

〔下〕陸軍兵士の艦上勤務はL-4の両翼を押えることだった。写真はLST-906上で離艦を待つL-4と陸軍兵士達。L-4を10機乗せた甲板で作業する兵士は救命胴衣を着用している。



回してエンジンを始動した後，スチール・マット上を走り出し，最前線の観測に向かった。ローマは数ヵ月で陥ち，その後，LST空母は人々に語られることもなく消え去った。しかし歴史とは異なもので，その25年後，ベトナムのメコンの河口には同じLST-511クラス揚陸艦を改造したUH-1ヘリ母艦が浮かんでいたのである。





[上]LST-906の艦橋直前に置かれたL-4と，その直後でエリコン20mm対空機関砲を構えるLST乗組員。長さ61mの飛行甲板を設けたため，対空機銃も射角を狭めざるを得なかった。

[下2枚]前線に向けて離艦するL-4カブ。10mそこそこの艦から飛び立つL-4は，離陸帯を端から端まで使った滑走を余儀なくされた。



